Skrzydlata POLSKA

NA OBOZIE U SPADOCHRONIARZY

Przed III Spadochronowymi Mistrzostwami Swiata, jakie odbędą się w sierpniu br. w Moskwie, polscy spadochroniarze przygotowują się intensywnie na obozie treningowym. Na zdjęciu: Grupa skoczków wchodzi do samolotu An-2. Zadanie — skok kombinowany z 3 000 metrów. Foto: W. Bienias

Nr 25 (259) • 17 CZERWCA 1956 r • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

ZMIANY W REPREZENTACJI na Szybowcowe Mistrzostwa Świata

UCHWAŁY ZARZĄDU AEROKLUBU PRL

DNIA 6 czerwca br. odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Zarządu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, na którym zrewidowany został skład ekipy reprezentacyjnej na szybowcowe mistrzostwa świata, a także dobór typów szybowców, stanowiących wyposażenie ekipy. W wyniku obrad i w oparciu o wnioski Prezydium Rady Szybowcowej oraz Komisji Sportowej Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL, które obradowały na rozszerzonym posiedzeniu w dniu 3 czerwca br. w Jeżowie, Zarząd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podjął następujące uchwały:

1. **W miejsce przewidzianego na szybowiec jednomiejscowy pilota Edwarda Makuli, powołać do reprezentacji zwycięzcę III Szybowcowych Mistrzostw Polski — pilota Mariana Gorzelaka.**
2. **W miejsce przewidzianej na szybowiec dwumiejscowy załogi: pilot Jerzy Popiel — pasażer Julian Nowotarski, powołać do reprezentacji załogę: pilot Julian Nowotarski — pasażer Justyn Sandauer.**
3. **W miejsce przewidzianego w wyposażeniu ekipy szybowca jednomiejscowego typu „Jaskółka L", zabrać na mistrzostwa świata szybowiec „Jaskółka Z". Jako rezerwowy zabrać szybowiec jednomiejscowy typu „Jaskółka-bis".**

Powyższe uchwały podjęte zostały na podstawie następującej motywacji:

Ze względu na to, że wytypowani w dniu 12 maja br. do reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata piloci — z wyjątkiem pilota Tadeusza Góry — uzyskali w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski zaskakująco słabe wyniki, Zarząd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uważa za konieczne poczynienie dla dobra sprawy wyżej podanych zmian w składzie ekipy, jak również w doborze typów szybowców, stanowiących wyposażenie ekipy.

Jakkolwiek część niepowodzeń w mistrzostwach pilota Edwarda Makuli można przypisać własnościom szybowca „Jaskółka L", na którym Makula startował, a który jest niedostosowany do lotów w słabych warunkach termicznych, to jednak wyniki w eliminacjach przed mistrzostwami oraz w poszczególnych konkurencjach III SMP wskazują na wyraźny spadek formy tego dotychczas dobrego zawodnika. W przeciwieństwie pilot Marian Gorzelak wykazał w trudnych warunkach III SMP niezwykle równą formę zawodniczą i bardzo dobre wyniki. Taktyka, jaką zastosował ten zawodnik, odpowiada w pełni systemowi punktowania wyników według regulaminu mistrzostw świata, co upewnia Zarząd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, że jest on bardziej odpowiednim w tej chwili kandydatem do reprezentacji.

Zajęcie przez pilota Jerzego Popiela 19 miejsca na 20 startujących w III Szybowcowych Mistrzostwach Polski i tym samym ostatniego miejsca w kategorii szybowców dwumiejscowych, zmusza Zarząd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do wyłączenia kandydatury tego pilota z ekipy reprezentacyjnej. W tej sytuacji Zarząd Aeroklubu PRL uważa za najodpowiedniejszą kandydaturę na pilota szybowca dwumiejscowego — pilota Juliana Nowotarskiego, który w eliminacjach przed zawodami zajął pierwsze miejsce i na tej podstawie został zakwalifikowany do reprezentacji jako członek załogi szybowca dwumiejscowego. W pierwotnej koncepcji szybowiec dwumiejscowy został powierzony pilotowi Popielowi z uwagi na jego większe doświadczenie zawodnicze.

Ponieważ dotychczasowe wyniki zawodów w kategorii szybowców dwumiejscowych wykazały, że sukcesy odnosiły załogi składające się z doświadczonego i w pełni odpowiedzialnego pilota oraz z pasażera, który stopniem swego zaawansowania nie wpływa na decyzje pierwszego pilota, Zarząd Aeroklubu PRL uważa, że pilot Justyn Sandauer jest odpowiednim kandydatem na członka załogi szybowca dwumiejscowego.

Zarząd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uważa jednocześnie, że zasadniczym celem udziału ekipy reprezentacyjnej w szybowcowych mistrzostwach świata jest uzyskanie jak najlepszych wyników w klasyfikacji ogólnej mistrzostw. Ponieważ szybowiec „Jaskółka L" jest w obecnym jego stanie szybowcem jeszcze nie dopracowanym i nie może być w pełni wykorzystany przez zawodnika przy obowiązującym systemie punktacji regulaminu mistrzostw świata, Zarząd Aeroklubu PRL uważa za niecelowe włączania tego typu szybowca do wyposażenie ekipy reprezentacyjnej. Słuszniejsze jest wystawienie na mistrzostwa świata dwóch znanych i wypróbowanych szybowców jednomiejscowych typu „Jaskółka Z" i zabranie jako rezerwowego szybowca typu „Jaskółka-bis", którego części nadają się jako wymienne do szybowców „Jaskółka Z".

Nasz węgierski korespondent GYURKO PAL donosi z Budapesztu:

MODELARZE WĘGIER zajęli pierwsze miejsce

NA V Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających krajów obozu pokoju, które odbyły się w dniach od 28 maja do 2 czerwca pod Budapesztem (na lotnisku sportowym w Alag), zwyciężyła ekipa Węgier — 4 125 pkt przed Czechosłowacją — 4 119 pkt, NRD — 3 625 pkt, Rumunią — 3 183, ZSRR — 3 133 pkt, Jugosławią — 2 982 pkt i Chińską Republiką Ludową — 2 741 pkt.

Beck — Węgry ustalił po zakończeniu zawodów nowy rekord krajowy w kategorii modeli szybkich (2,5 cm³) wynoszący 192 km/h, a Gajewski — ZSRR w tej samej kategorii ustalił również rekord krajowy wynoszący 183 km/h.

GYURKO PAL

(Sprawozdanie z zawodów i opisy techniczne modeli podamy w numerach następnych — red.).

Zdjęcie wyżej: Otwarcie zawodów. W białych dresach zawodnicy węgierscy. Poniżej: Zawodnicy Chińskiej Republiki Ludowej.

NOWE DIAMENTY

W dniu 5 czerwca br. dwaj piloci Aeroklubu Kieleckiego wykonali przelot docelowy długości 300 km, na trasie Kielce — Białystok. Są to Włodzimierz Wojtecki i Roman Gajos. Uzyskali oni w ten sposób po jednym diamencie do posiadanych już Złotych Odznak Szybowcowych. Obydwa przeloty wykonano na szybowcach typu „Mucha".

(Now.)

25 lat pracy w lotnictwie

NIEDAWNO w ZSRR została nagrodzona orderem Czerwonego Sztandaru Pracy **Walentyna Stojanowska** — pilot Ministerstwa Przemysłu Lotniczego. Należy podkreślić, że droga Stojanowskiej do lotnictwa prowadziła przez modelarstwo i lotnictwo sportowe. W czasie 25 lat pracy w lotnictwie W. Stojanowska przebyła w powietrzu blisko 3 miliony kilometrów. (w)

Skoczkowie spadochronowi przygotowują się do mistrzostw świata

DNIA 8 czerwca odbyło się w Poznaniu kolejne posiedzenie Komitetu Organizacyjnego przed Spadochronowymi Mistrzostwami Świata w Moskwie. W toku dyskusji nad dotychczas osiągniętymi wynikami przez poszczególnych spadochroniarzy zadecydowano pozostawić na obozie przygotowawczym następujących skoczków: Waldemara Bołotowicza, Antoninę Chmielarczyk, Jana Jędrycha, Jana Cierniaka, Annę Franke, Romana Lewandowskiego, Pawła Lipowczana, Marię Puchar, Stanisława Sójkę, Wandę Szteyn, Zdzisława Szwedziuka, Józefa Wójcika, Aleksandrę Wojtkowiak i Marię Wojtkowską.

Następnie członkowie komitetu organizacyjnego przeprowadzili naradę ze skoczkami pozostającymi na obozie. W toku dyskusji uczestnicy obozu wysunęli zastrzeżenia do spadochronów ST-3 przygotowywanych dla naszych reprezentantów na Spadochronowe Mistrzostwa Świata, proponując zastąpienie ich spadochronami ST-1, oczywiście po drobnych poprawkach i wraz z osłoną.

W pierwszych dniach lipca spośród skoczków przebywających na obozie w Poznaniu zostanie wyłoniona reprezentacja na Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Moskwie w składzie ośmiu osób: pięciu mężczyzn i trzech kobiet.

(Mal)

AEROKLUB GDAŃSKI W STRZEBIELINIE ZATRUDNI NATYCHMIAST INSTRUKTORA I MECHANIKA SAMOLOTOWEGO

AEROKLUB Gdański w Strzebielinie przyjmie od zaraz na wolne etaty: instruktora samolotowego i mechanika, posiadającego wysokie kwalifikacje zarówno w obsłudze sprzętu samolotowego, jak i szybowcowego. Mieszkanie dla obydwóch zapewnione na miejscu. Kandydaci winni się zgłaszać pisemnie lub osobiście w biurze Aeroklubu Gdańskiego na lotnisku w Strzebielinie lub dziale kadr ZW LPŻ w Gdańsku, ul. Kopernika 18.

Przedstawiciele aeroklubów narodowych na sali obrad konferencji generalnej FAI w Wiedniu. Od lewej stoją: Staniewski (Polska), Varkoni (Węgry), Minorski (Polska), Stiepanow (ZSRR), Roy B. (Indie), Sugar (Węgry), ósmy — Stariczewski (ZSRR), dziewiąty Kondov (Bułgaria).

O KONFERENCJI FAI I WIEDNIU SŁÓW KILKA

Korespondencja własna z Austrii

TYM razem na przyjęcie przedstawicieli aeroklubów narodowych — uczestników konferencji generalnej FAI — Wiedeń przyoblekł piękną, wiosenną szatę. Tryskające świeżą, soczystą zielenią parki, moc kwiatów — wszystko to dodawało jeszcze więcej uroku i tak pięknemu miastu. Tam wiosna, choć późna, przyszła jednak wcześniej niż do nas. Wieczorem w parkowych kawiarniach orkiestry przygrywają do tańca. Słynny Prater rozbłyskuje tysiącami świateł, a ogromne koło nad Wiedniem stanowi nieodłączny fragment panoramy miasta.

Ale poza cudną wiedeńską wiosną przybysz dostrzega także inne charakterystyczne momenty. Miasto żyje jeszcze odbytymi przed tygodniem wyborami do parlamentu. Mówią o tym plakaty rozwieszone gęsto na ulicach, mówią o tym i ludzie. Wybory nie przyniosły nie tyle nic nowego, ile nic dobrego dla społeczeństwa. Gazety austriackie szeroko piszą o mającej nastąpić podwyżce cen niektórych artykułów. Mowa na razie o cenie piwa. Ludzie natomiast wiedzą już więcej: w rozmowach słyszy się o zamierzonej podwyżce ceny chleba. Niezorientowany obserwator życia wiedeńskiego nie dostrzeże pogarszającej się sytuacji ludności. Sklepy bowiem zapełnione są przeróżnymi towarami, co stwarza pozory wszechstronnego dobrobytu.

★

OBRADY konferencji generalnej FAI, trwające od 15 do 20 maja br., odbywały się w budynku przy placu Stalina 3 — w sali, w której został podpisany traktat pokojowy z Austrią. Gospodarze — trzeba przyznać — dobrzy organizatorzy, starali się o jak najsprawniejszy przebieg obrad. Wprowadzono, przy pomocy słuchawek, jednoczesne tłumaczenie przemówień poszczególnych delegatów w językach: angielskim, francuskim, hiszpańskim i niemieckim, co poważnie ułatwiało i skracało posiedzenia. Bogaty program wizyt i przyjęć świadczy również o gościnności gospodarzy.

★

ROZPOCZĘCIE obrad poprzedziło uroczyste wręczenie medali i dyplomów, po czym zajęto się sprawami zgodnie z programem konferencji, który obejmował zagadnienia omawiane już w marcu br. przez radę administracyjną i sekretarzy generalnych.

Przede wszystkim przyjęto ponownie do FAI Urugwaj, który zapłacił zaległe składki członkowskie. Dalszy problem — to „Olimpiada Lotnicza", o której prof. Humen pisał w jednym z numerów „Skrzydlatej", iż jakoby FAI podjęła już decyzje w tej sprawie. Otóż decyzje są i nawet dobre, ale realne staną się one dopiero wówczas, gdy znajdą się ich wykonawcy. Projektodawca Olimpiady — Jugosławia — nie podjął się jej organizacji. Jedynym dotychczas efektem jest powołanie komisji złożonej z 5 państw, której zadaniem jest opracowanie projektu programu oraz kosztów imprezy. Projekt ten dyskutowany będzie na konferencji generalnej w roku przyszłym.

★

DO ciekawostek należy zaliczyć wniosek amerykański o skrócenie kadencji prezydenta FAI do jednego roku, przy czym proponowano przyjąć zasadę, że wybierany każdego roku prezydent będzie reprezentował inne państwo. Wniosek ten po krótkiej dyskusji został odrzucony olbrzymią większością głosów (za wnioskiem głosowały tylko USA i Belgia).

★

INTERESUJĄCA jest również sprawa jury międzynarodowego na tegorocznych szybowcowych mistrzostwach świata we Francji. Otóż po przeprowadzeniu wstępnych rozmów z przedstawicielami Francji, którzy oświadczyli, że do tej pory nie uwzględnili naszych wniosków zgłoszonych w marcu do FAI (zaraz po otrzymaniu regulaminu), zdecydowaliśmy sprawę tę poruszyć na konferencji generalnej. Ożywiona dyskusja jaka wywiązała się po naszym wystąpieniu jest dowodem, że problem ten interesuje nie tylko nas i zdania na ten temat są bardzo podzielone. Wniosek nasz poparli w swych wypowiedziach przedstawiciele Jugosławii, Węgier i Holandii. Przedstawiciele USA i Francji wystąpili raczej przeciw wnioskowi. Mimo to jednak delegat Francji oświadczył, że właściwie wniosek Polski jest słuszny, ale ze względów organizacyjnych należy go wprowadzić w życie dopiero w roku przyszłym.

Chętnych do zabrania głosu na ten temat było jeszcze wielu, ale przewodniczący obrad zamknął dyskusję oświadczając, że biuro FAI powoła w możliwie szybkim czasie komisję dla opracowania tego ważnego zagadnienia, gdyż ze względu na brak czasu nie można dyskusji przedłużać.

Fakt przerwania dyskusji oburzył wielu delegatów (Austrii, Szwajcarii i innych) popierających nasz wniosek. Wyrażali oni głośno swoje niezadowolenie stwierdzając, że przerwanie dyskusji było niesłuszne, a argument braku czasu jest nie przekonywający, bowiem dnia następnego prowadzono dyskusję na tematy nieistotne — po prostu dla zabicia czasu.

★

NA zakończenie konferencji odbyły się wybory do władz FAI. Prezydentem FAI został Belg gen. med. Silvearts, a pierwszym wiceprezydentem — delegat USA.

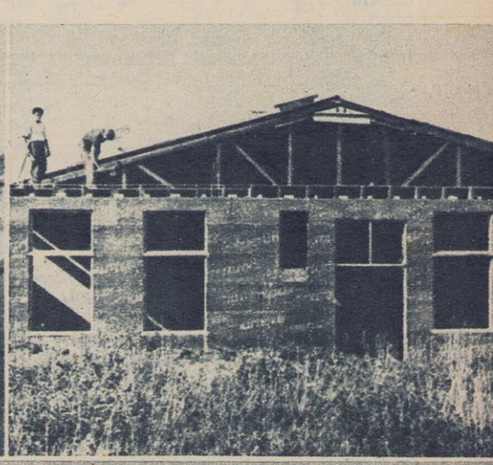
★

DZIĘKI uprzejmości gospodarzy zwiedziliśmy ośrodek szybowcowy w Spitzenberg. Zajechaliśmy tam gdy odbywały się normalne zajęcia. Starty przeprowadza się tylko z wyciągarki a zbocze do którego przylega ośrodek umożliwia loty w róży wiatrów. Ośrodek ten jest w trakcie odbudowy i nie dysponuje bazą remontowo-techniczną, dlatego większe naprawy wykonuje w Wiedniu. W klubie w większości lata młodzież zamożna, którą stać na pokrywanie opłat za loty, mieszkanie i wyżywienie.

Spotkaliśmy także starych znajomych z Warszawskiego Festiwalu Młodzieży, jak tow. Hansel'a i innych działaczy robotniczego aeroklubu im. Wilhelma Kressa. Aeroklub ten rozwija ożywioną działalność i liczy około 300 członków. Nie otrzymuje jednak prawie żadnej pomocy od państwa i cały dorobek zawdzięcza pracy i wielkiemu poświęceniu swoich członków. Z podziwem oglądaliśmy hangar wybudowany własnymi rękoma pilotów i za ich fundusze. Naszym pilotom może wydać się dziwne, jak można utrzymać aeroklub bez żadnych dotacji. A jednak można. Oprócz składki członkowskiej, którą wszyscy opłacają regularnie, każdy pilot tego aeroklubu musi przepracować (tak, przepracować!) przy sprzęcie lub przy innych zajęciach kilkanaście godzin miesięcznie. Bez spełnienia tych dwóch warunków w ogóle nie ma co szukać na lotnisku. Poza tym każdy start jest płatny. Opłaty te mają na celu zgromadzenie funduszu na polisy ubezpieczeniowe.

Na zakończenie spełniam prośbę pilotów aeroklubu im. Wilhelma Kressa, przekazując od nich pozdrowienia wszystkim pilotom, a szczególnie pilotom i kierownictwu Aeroklubu Warszawskiego, których mile wspominają z Festiwalu.

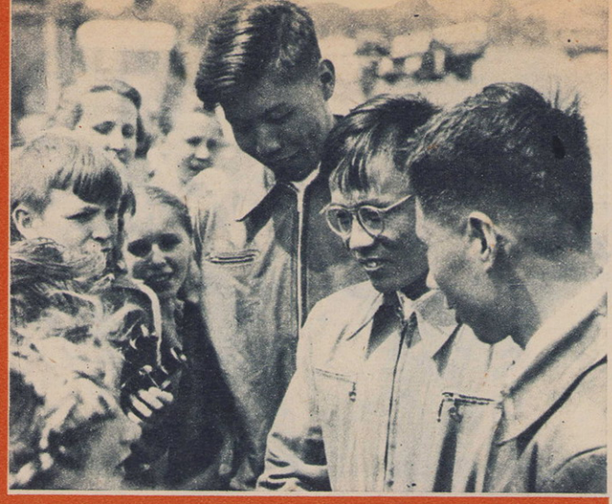
EDMUND STANIEWSKI



Na lotnisku ośrodka szybowcowego w Spitzenberg. Na pierwszym planie szybowiec „Weihe".

Hangar aeroklubu budowali własnymi siłami i środkami piloci wiedeńscy. Foto: Kucera-Vinek

Chińscy INSTRUKTORZY SZYBOWCOWI W POLSCE



Chińczycy w swobodnej pogawędce z młodzieżą szkolną na lotnisku jeleniogórskim, w czasie trwania III SMP. Na zdjęciu — od prawej: Dzen-Mao-lun, tłumacz Lin-Hun-dzin (w okularach) i Siu-Kou-an.

JAK już podawaliśmy w poprzednich numerach, do Polski przybyła na kilkumiesięczny pobyt grupa szybowników chińskich, wyszkolona w Chinach w ubiegłym roku przez naszych instruktorów. Skierowani oni zostali do Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, gdzie pod okiem polskich instruktorów będą podwyższali swoje dotychczasowe kwalifikacje, by zdobyć nowe, wyższe uprawnienia instruktorskie jak również dalsze doświadczenia w organizowaniu i prowadzeniu szkolenia, treningu i wyczynu szybowcowego. Uwadze szybowników chińskich nie mogły ujść także III Szybowcowe Mistrzostwa Polski, które odbyły się niedawno w Jeleniej Górze. Kierownictwo LPŻ umożliwiło Chińczykom obserwację Mistrzostw. Udali się więc na nie w towarzystwie kierownika wydziału lotniczego ZW LPŻ w Bydgoszczy — Czesława Wysockiego: kierownik grupy Dzen-Mao-lun, Siu-Kou-an i tłumacz chiński Lin-Hun-dzin.

Chińscy instruktorzy szybowcowi powitani zostali przez uczestników III SMP bardzo serdecznie. W Jeżowie i Jeleniej Górze stali się oni szybko bardzo popularni — również wśród miejscowej ludności, a zwłaszcza młodzieży, która darzyła na każdym kroku szczególną sympatią naszych miłych gości z dalekich Chin.

Niezależnie od obserwacji Mistrzostw szybownicy chińscy zwiedzili również Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Jeżowie Sudeckim, żywo interesując się przebiegiem produkcji.

Któregoś majowego dnia po południu, kiedy nie było konkurencji, a pogoda nie sprzyjała specjalnie spacerowi, złożyłem z ramienia „Skrzydlatej" wizytę naszym gościom. Trzeba przyznać, wizyta była trochę nie w porę, gdyż Chińczycy zajęci byli właśnie tłumaczeniem regulaminu SMP. Odbywało się to w dość zabawny sposób. Czesław Wysocki przekazywał tekst polski po rosyjsku tłumaczowi Lin-Hun-dzin, a ten z kolei tłumaczył na język chiński kierownikowi grupy Dzen-Mao-lun, który po „debacie" z Siu-Kou-an'em zapisywał ustalony tekst w zeszycie oryginalnym pismem. Wysocki był już najwyraźniej zmęczony, kiedy wszedłem do pokoju, a kartek w zeszycie zapisano na razie niewiele. Trudna to niewątpliwie praca „etapowe" tłumaczenie w trzech językach, ale jakoś dadzą sobie radę.

Dwudziestoczteroletni tłumacz Lin-Hun-dzin, absolwent Instytutu Języka Rosyjskiego w Pekinie, aczkolwiek sam nie jest pilotem, zżył się już doskonale z szybownictwem. Opanował dość dobrze jego terminologię i zna już sporo słów polskich. On to właśnie ułatwiał naszym instruktorom w zeszłym roku szkolenie swych kolegów w Czan-Tia-kou. Jest też bardzo zadowolony z przyjazdu do Polski i „pośredniczenia" w szkoleniu Chińczyków tak w Lisich Kątach, jak i tu w Jeleniej Górze. Lin-Hun-dzin pochodzi ze wsi z okolic Port Artura. Ojca już nie ma. Matka jest członkiem spółdzielni produkcyjnej.

Zawsze uśmiechnięty, niskiego wzrostu Dzen-Mao-lun, sprawujący funkcję kierownika ekipy — pomimo że w szybownictwie zaczął się szkolić dopiero w roku ubiegłym w Czan-Tia-kou i jest obecnie instruktorem II klasy — ma już za sobą sześcioletni staż lotniczy w wojsku, gdzie latał również na odrzutowcach. Jako pilot brał także udział w walkach na froncie koreańskim. Ma za sobą ponad 200 godzin przebytych w powietrzu na samolotach i szybowcach. Można powiedzieć, że w szybownictwie jest on wychowankiem instruktora Pawlikiewicza, który szkolił go w Szkole Szybowcowej Centralnego Klubu Sportów Obronnych w Czan-Tia-kou. Swego polskiego nauczyciela wspomina on zawsze niezwykle serdecznie. Dzen-Mao-lun ma 27 lat i pochodzi również ze wsi z prowincji San-dun.

Dziewiętnastoletni, wysoki Siu-Kou-an jest instruktorem szybowcowym II klasy. Szkolił się w ubiegłym roku w Czan-Tia-kou w drugiej grupie, którą kierował René Kamoś. Wylatał dotychczas na szybowcu przeszło 20 godzin. Jest synem kolejarza i pochodzi z okolic Pekinu. Wykazuje poza tym — jak opowiada mi Wysocki — uzdolnienia muzyczne. W Chinach prowadził chór, którego był dyrygentem.

Dzen-Mao-lun i Siu-Kou-an odbyli już w Lisich Kątach kilka lotów treningowych na „Musze" i „Bocianie". Są pełni uznania dla tych szybowców. Szczególnie chwalą dobre ich wykonanie.

W Polsce podoba się Chińczykom. Są zachwyceni serdecznością i przyjęciem z jakim spotykają się na każdym kroku. Szczególne wrażenie wywarła na nich Warszawa, o której zniszczeniu w czasie wojny dużo słyszeli. Urzeka ich tempo jej budowy i szybkiego rozwoju. Jak przekonali się zresztą, oglądając kilka wsi i miast w Polsce w czasie swej podróży po kraju, tempo odbudowy po wojnie jest u nas bardzo szybkie.

W toku rozmowy obaj obserwatorzy Mistrzostw stwierdzili, na podstawie na razie dość pobieżnych obserwacji szybownictwa w Polsce, że jest ono u nas bardzo popularne i masowe. Na razie nie planuje się w Chinach rozegrania mistrzostw szybowcowych. Brak jeszcze w tym kierunku doświadczenia. W chwili obecnej Chińczycy nastawiają się przede wszystkim na masowe szkolenie pilotów szybowcowych i co za tym idzie stopniowe rozwijanie wyczynu. Wierzę też, że dzięki pomocy polskich przyjaciół, dla których mają wiele uznania i sentymentu, szybownictwo chińskie szybko wyjdzie z przysłowiowego zaścianka. Stąd też ich osobista prośba, żeby polscy specjaliści szybowcowi, którzy niedawno ponownie wyjechali do Chin, mogli tam przebywać jak najdłużej.

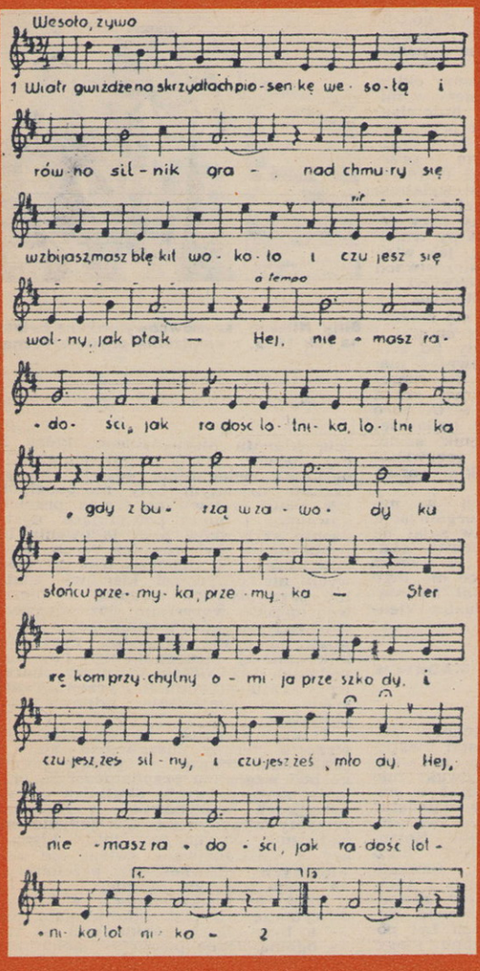
Na zapytanie, czy znają i mają tam u siebie „Skrzydlatą", odpowiadają z trochę — nie wiem zresztą dlaczego — żenującym uśmiechem, że owszem — znają i mają, tylko z czytaniem kłopot. Oczywiście trudności językowe. Ale i z tym, podobnie zresztą jak z naszymi książkami fachowymi, których kilka już przetłumaczyli, radzą sobie doskonale. Niektóre artykuły, wskazywane przez ekspertów, tłumaczą i powielają w większej ilości do wykorzystania przez szerszy krąg szybowników.

Żeby nie męczyć dalej naszych gości z dalekich Chin, kończymy na razie rozmowę, zastrzegając się jednak, że w czasie kilkumiesięcznego ich pobytu w Polsce powrócimy do niej jeszcze nie jeden raz.

(kon)

Młodzież jednej z jeleniogórskich szkół podstawowych nie mogła odmówić sobie przyjemności sfotografowania się na lotnisku z chińskimi instruktorami szybowcowymi. Z pomocą natychmiast przyszedł nasz fotoreporter Bernard Koszewski i oto zdjęcie gotowe.

Radość lotnika*)



Słowa: HALINA KOCZNOROWSKA

Muzyka: BENEDYKT KONOWALSKI

Wiatr gwiżdże na skrzydłach
Piosenkę wesołą
I równo silnik gra.
Nad chmury się wzbijasz,
Masz błękit wokoło
Jak ptak, jak wolny ptak.

Refren:
Hej nie ma radości, jak radość lotnika (lotnika),
Gdy z burzą w zawody
Do słońca przemyka (przemyka).
Ster rękom przychylny,
Omija przeszkody
I czujesz, żeś silny
I czujesz, żeś młody.

Swe serce zapalasz
Z pędzącą maszyną,
I czujesz, jak gdybyś
W powietrzu sam płynął,
Aż myśl o dziewczynie
Na ziemię cię skusi.

Wiatr gwiżdże na skrzydłach
Piosenkę wesołą
Do taktu silnik gra,
Nad chmury się wzbijasz,
Masz błękit wokoło
I czujesz się wolny jak ptak

Refren: Hej nie masz itd.

*) Z repertuaru Zespołu Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych.

Monsieur PÉGOUD

Napisał: TADEUSZ GRABOWSKI 2) **Ilustrował: Janusz Grabiański**

Znalazł się wreszcie pasażer, i to kobieta! Wysoka, modnie ubrana, zgrabnie i pewnie idzie w kierunku samolotu otoczona grupką mężczyzn.

— Kto to, kto to? — słyszę gorączkowe pytania.

Wszystkie lornetki kierują się na pasażerkę. Ktoś głośno mówi:

— Przecież to Mary Mrozińska, aktorka dramatyczna.

Mrozińska była wówczas bardzo popularna. Sadzenie się na oryginalność i pewną płochość darowywano jej, gdyż była aktorką dobrą i znaną. Teraz podbiła warszawską publiczność odwagą. Bo przecież start w powietrze w roku 1914 był dowodem wielkiej odwagi.

Pégoud latał z Mrozińską „łagodnie". Zrobił kilka szerokich zakrętów, potem kilkanaście minut zwykłego lotu i srebrny jednopłat znów lekko usiadł na polu.

Następnemu pasażerowi nie przyszło już tak łatwo. Był nim, jak mówiono, dziennikarz Jerzy Boczkowski. Pégoud tym razem wyżywał się w powietrzu niezgorzej — wykonał kilka beczek i przetrzymał faceta jakiś czas w locie odwrotnym.

Wreszcie wylądowali. Pasażer był tak wstrząśnięty, że sam nie mógł wyjść z samolotu. Sprawne ręce wydobyły go z niezbyt wygodnej kabiny. Był blady jak kreda, a na ciemnym ubraniu wyraźnie widać było skutki zbyt silnych przeżyć w powietrzu. Mówiono później, że leżał w łóżku przez kilka dni.

Pokaz skończony. Tłumy widzów powoli opuszczają tor wyścigowy. Ludzie są jakby urzeczeni tym co widzieli. Więc spełniły się wreszcie marzenia wielu pokoleń — człowiek naprawdę lata jak ptak, lata pewnie, siada na ziemi lekko, wzbija się łatwo w powietrze.

Zapewne niejeden z widzów próbował wywołać wizję lotów przyszłości. Nie wiem, czy byli tacy, którzy przewidzieli wojenne nurkowanie „Stukasów" w 1939 roku i loty z szybkością 2 400 kilometrów na godzinę w roku 1956. Ale marzenia biegły daleko. Podświadomie czuło się, że to początek nowej ery na świecie.

Organizatorzy startów Pégoud ogłosili, że trzeci pokaz akrobacji powietrznych Francuza, który odbył się w niedzielę 21 czerwca, jest ostatnim występem w Warszawie. Ale obraz kilkunastu tysięcy widzów na torze wyścigów konnych i setek tysięcy ciekawych zgromadzonych na pobliskich ulicach i placach nie pozwalał spokojnie zasnąć organizatorom tej niezmiernie pasjonującej imprezy. Rozeszły się po mieście pogłoski, że wobec kategorycznego sprzeciwu Zarządu Towarzystwa Wyścigów Konnych, który nie chciał się zgodzić na użycie toru wyścigowego na jeszcze jeden pokaz akrobacji Pégoud'a, Francuz będzie startował tym razem po raz czwarty z boiska piłkarskiego w Agrykoli. Pokazy wyznaczono na niedzielę 28 czerwca — ostatni dzień Wystawy Samochodów i Silników, która przez kilka tygodni ściągała sporo ciekawych do hali wystawowej w parku sportowym. Warto tutaj uzupełnić, że w lipcu Pégoud miał demonstrować swą wspaniałą sztukę pilotażu w Petersburgu i Moskwie, a po tych pokazach zamierzał wyruszyć na dłuższy pobyt do Stanów Zjednoczonych.

A więc Pégoud na naszym terenie!

Wywiad przeprowadzony wśród wtajemniczonych informował, że w ciągu soboty Pégoud zapewnie wykona próbę lądowania w Agrykoli.

Ze starszych moich kolegów najwięcej interesował się lotnictwem „Rudy", czyli Wacek Trojanowski, lewoskrzydłowy ówczesnej Polonii. Był to wtedy mój najbliższy kompan spośród grupy starszych piłkarzy.

Umówiliśmy się z Wackiem w sobotę rano na tenisa. Dzień był słoneczny, niebo bezchmurne. Spotkaliśmy się w parku i weszliśmy na trybuny.

— Patrz, wyjęli bramki! — krzyknął Wacek. — Podobno Pégoud mówił, że wyląduje bez trudu między bramkami, ale tak na wszelki wypadek wyjęli. Na pewno będzie dzisiaj tutaj siadał.

Park był zupełnie pusty. Dosłownie nikogo. Nic nie zapowiadało, aby Francuz miał robić tutaj próbę lądowania. Czyżby nasz wywiad zawiódł?

Na niebie nic się nie działo. Przebraliśmy się i rozpoczęliśmy grę w tenisa na szóstym korcie, najbliższym ówczesnej szatni, a najdalszym od wejścia. Cykaliśmy z półtorej godziny, co jakiś czas spoglądając w niebo, na którym ciągle było pusto.

Nadeszło południe. Byliśmy zmęczeni, bo słońce mocno dopiekało. Grałem pod światło, gdyż Wacek zadysponował, abym mu „lobował" — chce się uczyć smeczów. Właśnie podbiłem piłkę wysoko w powietrze i czekałem na smecz. Wacek podbiegł nieco do siatki, wyciągnął swą kościstą postać do góry, wzniósł rakietę do uderzenia i na chwilę zesztywniał w bezruchu.

— Leci! — wyszeptał dziwnym jakimś głosem.

Wysoko na niebie widać było jasną sylwetkę samolotu, ale silnika — nie słychać zupełnie. To nas zastanowiło. Co to znaczy?

Francuz nadleciał nad Agrykolę dość wysoko, tak chyba na dwóch tysiącach metrów. W chwilę później spadał liściem płynnie, pięknie balansując w powietrzu w prawo i w lewo, bardzo powoli — tak nam się wydawało — tracąc wysokość.

Myśleliśmy, że chce wylądować bez silnika. Dopiero jak zszedł zupełnie nisko, ostro zagrał silnik.

Samolot jest już niziutko nad parkiem. Pędem przesadzamy ogrodzenie, jednym skokiem trybunki. Ciężko dysząc zbulwersowani opieramy się o białą barierę otaczającą boisko i bieżnię. Zabawnie wygląda Wacek — jak urzeczony patrzy na lecący samolot, a w ręku kurczowo zaciska rakietę tenisową, tak jakoś śmiesznie, nienaturalnie przekrzywioną.

(cdn)

Na starcie mistrzostw w Oerebro.

PRZED ST. YAN

MIĘDZYNARODOWE IMPREZY SZYBOWCOWE

ADAM ZIENTEK (4)

Lotnisko w Oerebro posiadało tylko jeden mały hangarek, i brak na nim było większych zabudowań. W czasie mistrzostw szybowce pozostawiano na noc w wozach transportowych. Niezbędne pomieszczenia administracyjne i mieszkalne zaimprowizowano w barakach. Nie zapomniano o biurze prasowym z własną centralką telefoniczną i pięciu kabinami.

W ogóle organizacja mistrzostw była silnie rozbudowana. Prócz pomocników ekip każdemu zawodnikowi zagranicznemu przydzielono jednego tzw. „guido", który pełnił funkcję opiekuna, tłumacza. Podczas konkurencji „guido" był przewodnikiem ekipy transportowej i załatwiał wszystkie telefony. W sumie szwedzki personel organizacji mistrzostw liczył ok. 150 osób.

Ogółem przeprowadzono 6 konkurencji: dwa przeloty otwarte, dwa docelowe i dwa szybkościowe.

Przelot otwarty punktowany był za osiągniętą odległość i wysokość. Największe odległości uzyskali: za pierwszym razem Nilsson (Szwecja, szyb. „Weihe") — 260 km, za drugim Mc Cready — 326 km. Największą wysokość w mistrzostwach osiągnął Alm (Szwecja) — 3030 m.

W przelotach docelowych zawodnicy sami dokonywali wyboru punktu docelowego, opierając się jedynie na komunikatach meteo. Ocena sytuacji w kapryśnym klimacie skandynawskim nie była łatwa, zwłaszcza dla nieobeznanych z terenem gości zagranicznych. Znamienne jest, że — jak podaje sprawozdawca szwajcarski — „przy całej grzeczności i uprzejmości Szwedów, uzyskanie od ich zawodników jakichkolwiek wskazówek lub wysondowanie ich własnych zamierzeń co do wyboru trasy było praktycznie niemożliwe". Za pierwszym razem najdalszy cel podał Mc Cready (340 km), nie osiągnął go jednak i wylądował po przebyciu 272 km. Wśród pilotów, którzy spełnili najdłuższą docelówkę dnia — 297 km — znaleźli się dwaj Szwedzi (Nilsson i Persson), dwaj Francuzi (Fonteilles i Lambert) oraz Anglik Forbes. Za drugim razem najbardziej ambitnym był Nilsson, który zgłosił przelot 430 km i wylądował w odległości zaledwie kilkuset metrów od celu, nie uzyskując punktów za docelowość. Mc Cready, który zgłosił 247 km, po osiągnięciu celu „nie wytrzymał" i poleciał 100 km dalej, nadrabiając zwiększoną odległością utratę premii docelowej.

W obu konkurencjach szybkościowych zwyciężył Mc Cready, uzyskując w pierwszej 85,6 km/h (trasa 143 km), w drugiej 83,8 km/h (trasa 94 km).

W rezultacie po sześciu konkurencjach tytuł mistrza świata uzyskał Nilsson. Dalsze miejsca zajęli: 2) Mc Cready, 3) Borisek (Jugosławia, „Orao II"), 4) Arbajter (Jugosł. „Weihe"), 5) Magnusson (Szwecja, „Weihe"). Poprzedni mistrz świata, Persson, zadowolić się musiał szóstym miejscem. Najlepszy zawodnik francuski, Fonteilles, znalazł się na miejscu 9-ym. Najlepszy Anglik, Forbes na 15-ym. Uderza niska klasyfikacja faworyta ekipy angielskiej, Wilisa, który zajął 27 miejsce; w dwa lata później uzyskał on jednak tytuł mistrza świata. Na uwagę zasługuje klasyfikacja szybowca „Hütter 28" o rozpiętości 12 m. Pilot duński Jensen uplasował się na nim na 16-ym miejscu, wyprzedzając szereg znacznie lepszych szybowników.

W czasie mistrzostw w Oerebro startowano za samolotem. Charakterystyczne jest, że mimo dość dużej ilości szybowców (29) nie stosowano losowania kolejki startowej. Zawodnik mógł w każdej chwili zażądać startu i otrzymywał go w kolejności zgłoszeń. System ten funkcjonował ku ogólnemu zadowoleniu. (Warto tu przypomnieć, że podobne zasady stosowano w zawodach szybowcowych w Polsce, przed wojną). W przypadkach szczególnego zagęszczenia, start wszystkich szybowców trwał nie dłużej jak 1 godzinę, co uważano za sukces sprawności organizacji.

Wszystkie transporty szybowców z przelotu załatwiano za pomocą samochodów. Opóźnienie powrotu z przelotu opóźniało lub nawet uniemożliwiało start zawodnika w następnej konkurencji lub co najmniej pozbawiało go możliwości wypoczynku. Toteż mistrzostwa w Oerebro zapoczątkowały nowy styl „zawodów szybowcowych kombinowanych z wyścigiem ekip transportowych". Celem przyspieszenia transportu niektóre ekipy nie czekały na meldunki swych zawodników, lecz wyruszały na trasę po ich starcie i z drogi dowiadywały się telefonicznie o losach swych pilotów. Faworytami mistrzostw byli piloci Nilsson i Mc Cready, których szybowce posiadały łączność radiową z samochodami transportowymi. W płaskim terenie Szwecji „pościg" wozu transportowego za szybowcem, oparty na łączności radiowej, działał znakomicie, choć same aparatury krótkofalowe były pochodzenia amatorskiego. Fakt, że obaj zradiofonizowani piloci znaleźli się na pierwszych miejscach — potwierdza wymownie znaczenie radia w tego rodzaju konkurencji.

Wyżej: Antena radiostacji naziemnej na samochodzie transportowym Nilssona. Z prawej: Jugosłowiański „Orao" wyróżniał się piękną aerodynamiczną linią.

Miarą pracy pilotów i ekip może tu być przykład zawodnika szwajcarskiego, Gehrigera. W ciągu trzech kolejnych pierwszych dni mistrzostw pilot ten wykonał 3 przeloty — w sumie 600 km — oraz spędził w powietrzu ponad 14 godzin, natomiast zaledwie 5 godzin spędził w łóżku! Jego ekipa transportowa przebyła w tym czasie ponad 1700 km!

Inny przykład: 5 szybowców ekipy szwajcarskiej przeleciało ogółem w mistrzostwach ok. 5000 km. Natomiast suma kilometrów przebytych przez samochody ekipy — włączając w to przejazd do Szwecji i z powrotem — przekracza 40 000 km, tj. obwód równika. Ogółem w czasie mistrzostw wylatano ok. 750 godzin, a suma przelotów wyniosła ponad 31.000 km. Trzy razy tyle, bo 90.000 km przebyły ekipy transportowe. Liczby te wskazują, jak wielkie znaczenie ma w mistrzostwach świata skromny na pozór rekwizyt — samochód z wozem transportowym.

Zespół ten musi cechować się maksymalną sprawnością jazdy terenowej i maksymalną szybkością jazdy po szosie, a przy tym musi zapewniać maksymalny komfort pilotowi, dla którego niezbędny jest wypoczynek przed następną konkurencją. Już w Oerebro okazało się, że warunki te najłatwiej spełnić, stosując jako ciągnik samochód osobowy dużej mocy, oczywiście w połączeniu z możliwie lekkim wozem transportowym.

Mimo zwycięstwa Szwecji w mistrzostwach w Oerebro, organizacją następnych z kolei mistrzostw zajął się aeroklub hiszpański. Ponieważ centralne szybowisko Hiszpanii w Huesca nie nadawało się jako miejsce dla tego rodzaju imprezy, wybór padł na madryckie lotnisko sportowe Quatro Vientos. Tutaj odbyły się

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W MADRYCIE

(3—11.7.1952)

Stosunkowo krótki czasokres mistrzostw skompensowany został niespotykaną poprzednio ilością uczestników i szybowców (58), dwukrotnie większą niż w Oerebro. Udział w mistrzostwach wzięli zawodnicy 19 państw: Anglii, Austrii, Argentyny, Australii, Belgii, Danii, Francji, Finlandii, Holandii, Izraela, Jugosławii, Kanady, Hiszpanii, Niemiec zachodnich, Szwecji, Szwajcarii, Płd. Afryki, Włoch i USA. Jak pisze jeden z uczestników, zawodnicy nie zdążyli się nawet poznać. Nowością mistrzostw madryckich był podział zawodników na odrębne klasy: dla szybowców jedno- i dwumiejscowych. W klasie jednomiejscówek startowało 41, w klasie dwumiejscówek 17 szybowców.

Najliczniej — bo aż w 14 egzemplarzach reprezentowany był zwycięski w Oerebro szybowiec „Weihe", konstrukcji niemieckiej, przedwojennej. Angielski szybowiec „Sky" wystąpił w w ilości 8 sztuk. Największe zainteresowanie wzbudził argentyński bezogonowiec Ho-XV (konstrukcji Hortena) oraz amerykański szybowiec rekordowy RJ-5, jedyna laminarna konstrukcja mistrzostw. Ponadto w klasie jednomiejscówek latały następujące szybowce: francuski „Air 100", CM-8 i „Arsenal 4111", czechosłowacki „Sohaj" (w barwach Belgii), metalowy szybowiec 1-23 (USA), finlandzki PIK-3 oraz „Olimpia". W klasie dwumiejscówek wystąpiły szybowce niemieckie „Kranich II", „Kranich III", „Condor IV" i Mü-13E oraz włoski „Canguro".

Trzech pilotów szybowców dwumiejscowych uważało za korzystniejsze startować w obsadzie pojedynczej, w klasie jednomiejscówek. Dysponowali oni pewną możliwością dostosowywania swych szybowców do warunków dnia i konkurencji, przez zabieranie balastu piaskowego. Zawodnicy ci nie odegrali jednak większej roli w swej klasie.

Większość zagranicznych uczestników mistrzostw zaskoczona była odrębnością klimatu hiszpańskiego, który łączy pewne cechy kontynentalne z ogromną zmiennością pogody. Na porządku dziennym były niespodzianki, jak wiatr czołowy na trasie przelotu, nawałnice i burze powodujące uszkodzenia szybowców przy lądowaniu itp. Osobliwością był również teren zawodów. Często o doborze tras przelotowych nie decydował kierunek wiatru lub przewidywane warunki termiczne, lecz przede wszystkim rozmieszczenie głównych szlaków komunikacyjnych — jeżeli pilot nie zamierzał ryzykować kilkudniowej kwarantanny na hiszpańskich bezdrożach. Górzysty charakter kraju utrudniał przewidywanie szans na znalezienie odpowiedniego lądowiska.

Trzeba wiedzieć, że do czasu mistrzostw tereny hiszpańskie były — praktycznie biorąc — prawie nieznane pod względem przydatności do przelotów szybowcowych. Skutkiem ostrych ograniczeń benzynowych w Hiszpanii, przeloty wykonywano tam jedynie sporadycznie. Nawet zawodnicy hiszpańscy w mistrzostwach świata nie mieli większych doświadczeń przelotowych na swym własnym terenie.

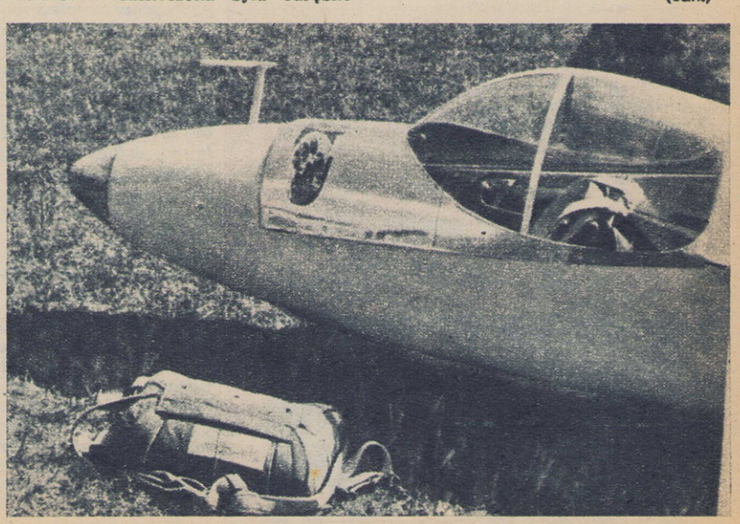
Toteż w konkurencjach, w których o wyborze trasy decydował sam pilot — a było takich konkurencji aż trzy na ogólną liczbę pięciu — meldunki o lądowaniach nadchodziły ze wszystkich stron świata. Wiele szybowców uległo poważnym uszkodzeniom na złych lądowiskach, inne rozbiły się pod wpływem burzliwych podmuchów przy lądowaniu. Jeżeli naprawa doraźna nie była możliwa, zawodnik tracił udział w dalszych konkurencjach, gdyż regulamin nie dopuszczał zamiany szybowca. Jeden z zawodników zachodnio-niemieckich zmarł w wyniku obrażeń doznanych przy niefortunnym lądowaniu.

Podczas przelotów każde oddalenie się od głównej szosy stwarzało perspektywy trudności w zgłoszeniu lądowania. Zawodnik szwajcarski Gehriger po jednym lądowaniu musiał dokonać 40-kilometrowej „przejażdżki" na rowerze do najbliższego telefonu! Jeszcze raz wyszły na jaw zalety łączności radiowej szybowca z samochodem transportowym, w czym celowały krótkofalowe aparaty angielskie. Całkowicie natomiast zawiodły aparaty ultrakrótkofalowe.

Starty do konkurencji odbywały się w wylosowanej kolejności za samolotami typu Fieseler „Storch". Przy użyciu 7 samolotów holujących wystartowanie wszystkich 58 szybowców trwało ok. 1 godziny, co w opinii zawodników uchodziło za sukces sprawności organizacyjnej.

(cdn.)

Billy Nilsson, szybowcowy mistrz świata na rok 1950, z kamizelką pneumatyczną.



DHC–2 „BEAVER II"

KANADA

ZAKŁADY De Havilland Canada, istniejące od 1928 roku, dopiero po wojnie rozpoczęły produkcję własnych konstrukcji (dotąd produkowały samoloty konstrukcji angielskiej). Pierwszym własnym typem wytwórni był samolot szkolny DHC-1 „Chipmunk" (patrz SP Nr 31/1955). Jak wiadomo samolot ten stał się standartowym sprzętem do wstępnego szkolenia nie tylko w Kanadzie ale także i w Wielkiej Brytanii. Następny prototyp zakładów to — DHC-2 „Beaver" (Bóbr). Konstruktorem obu wymienionych samolotów był Polak inż. W. Jakimiuk.

„Beaver" jest typem uniwersalnego samolotu użytkowego przystosowanego do specyficznych warunków i potrzeb Kanady. Może być on dostosowany do celów łączności, turystyki, transportu pasażerów lub towaru, transportu chorych lub rannych, aerofotografii, prac rolniczych itp.

O wysokiej jakości samolotu może świadczyć fakt, że zwyciężył on w konkursie na wojskowy samolot łącznikowy w Stanach Zjednoczonych, po czym USA zakupiły 300 „Beaverów" dla użytku w swym lotnictwie (znane pod oznaczeniem L-20).

Pierwszy lot prototypu odbył się 16 sierpnia 1947 roku. Początkowo samolot był produkowany jako „Beaver I" z silnikiem Pratt — Whitney R.985 „Wasp Junior" o mocy 450 KM, napędzającym dwułopatowe śmigło przestawialne Hamilton. W roku 1952 zainstalowano na prototypie „Beavera" silnik angielski Alvis „Leonides" o mocy 550 KM. Obecnie ta druga wersja samolotu znajduje się w produkcji jako „Beaver II". Oprócz silnika i jego obudowy „Beaver II" różni się od swego poprzednika zmienionym kształtem usterzenia kierunku (poprzednio — obrys eliptyczny). Został również zmieniony kąt nastawienia płata z 0 na 2°.

DHC-2 „Beaver II" jest jednosilnikowym, wielomiejscowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydło o znacznym wydłużeniu ma obrys prostokątny z zaokrąglonymi końcami. Profil płata jest stały na całej długości, skręcenia geometrycznego brak. Wznios skrzydeł wynosi 2°.

Konstrukcja skrzydeł jest dwudźwigarowa, z kesonem międzydźwigarowym. Ze względu na stały profil wszystkie żebra są identyczne. Skrzydła są podparte na przednim dźwigarze pojedynczymi zastrzałami w 2/5 rozpiętości. Na krawędzi spływu płata umieszczone są szczelinowe lotki i takież klapy. Klapy, napędzane hydraulicznie, wychylają się do startu o 15° i do lądowania o 58°. Maksymalnemu wychyleniu klap towarzyszy zgodne wychylenie na dół lotek (o 15°), które nie tracą przy tym swobody wychyleń różnicowych.

Kadłub o przekroju prostokątnym, z zaokrąglonymi narożnikami, składa się z dwóch części. Część przednia mieszcząca kabiny oraz punkty węzłowe zamocowania podwozia, skrzydeł i silnika jest zbudowana jako kratownica z rur spawanych i pokryta łatwo odejmowanymi płytami. Część tylną stanowi skorupa o pokryciu pracującym. Kabina załogi jest wyposażona w dwa miejsca obok siebie i podwójny układ sterowy, przy czym pedały są zdwojone, a drążek — przekładany.

Kabina załogi o wymiarach 2,74 m X 1,22 m X 1,30 m przewidziana jest dla sześciu pasażerów. Podłoga jest wzmocniona, co po usunięciu foteli pozwala na przewożenie w kabinie ciężkich przedmiotów. Obie kabiny wyposażone są z każdej strony kadłuba w wygodne drzwi zesuwanymi szybami. Przewidziane jest ogrzewanie i wentylacja kabiny.

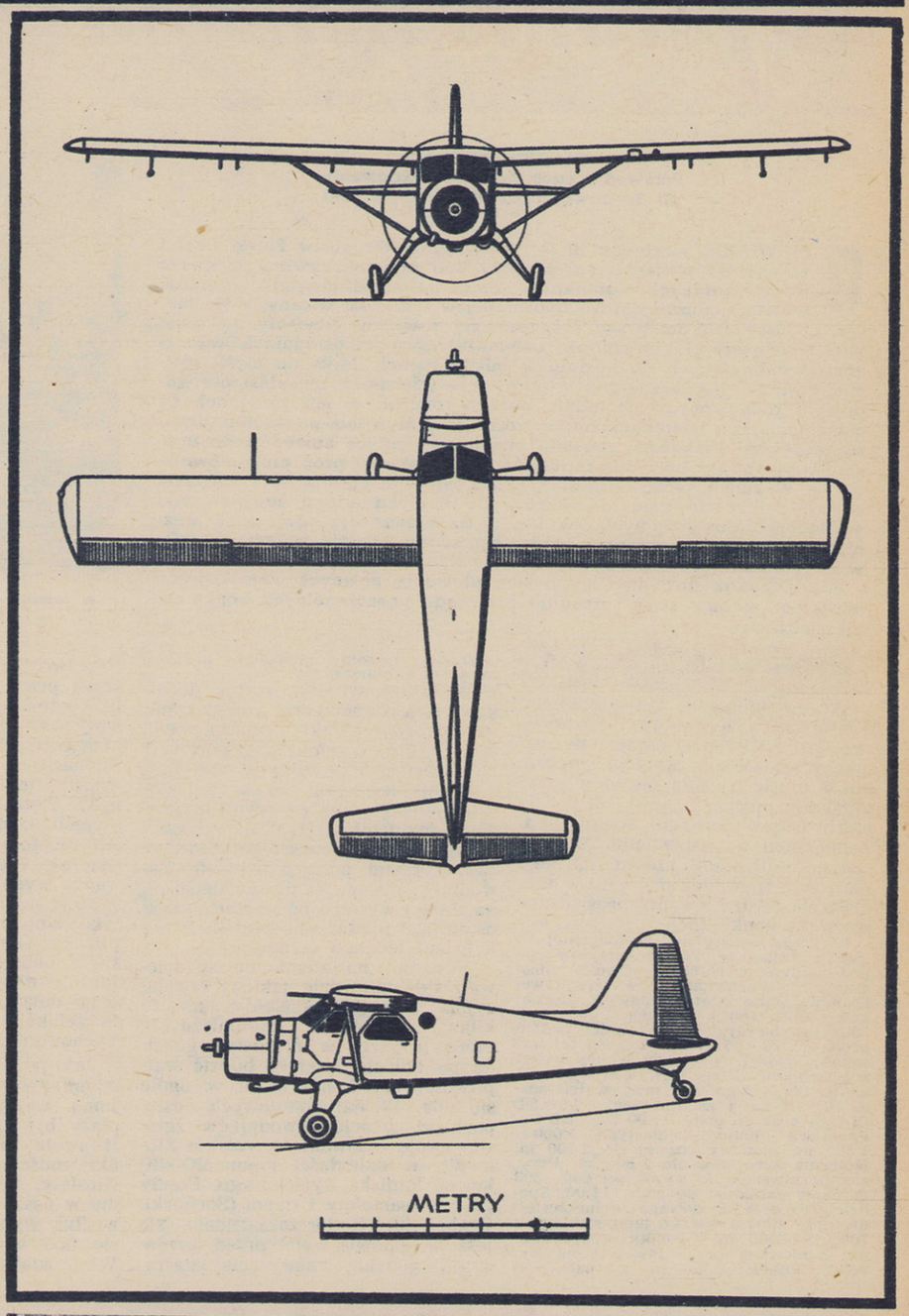
Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Usterzenie kierunku jest wysunięte nieco do przodu w stosunku do usterzenia wysokości. Statecznik pionowy przechodzi w kadłub długą płetwą grzbietową. Stery wyważone rogowo i zaopatrzone w klapki wyważające napędzane z kabiny załogi.

Podwozie stałe, klasyczne. Podwozie główne składa się z dwóch wolnonośnych goleni z amortyzatorami gumowymi zabudowanymi wewnątrz kadłuba. Koła niskiego ciśnienia wyposażone w hamulce. Kółko ogonowe jest sprzężone z układem sterowania kierunku i może się wychylać o 25° w każdą stronę. W warunkach zimowych koła mogą być zastąpione nartami. Samolot jest również produkowany w wersji wodnej z dwoma pływakami wspartymi do kadłuba, każdy za pomocą trzech zastrzałów usztywnionych linkami. Na rozpórkach łączących pływaki może być przewożone czółno o długości 4,80 m.

Napęd samolotu stanowi silnik Alvis „Leonides" o mocy 550 KM. Śmigło 3-łopatowe, nastawne De Havilland o średnicy 2.75 m.

Trzy zbiorniki paliwa są zabudowane pod podłogą kabiny i mają łączną pojemność 359 l. Przewidziane są również dodatkowe, odczepiane zbiorniki na końcach skrzydeł o pojemności łącznej 155 l.

Inż. J. S.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

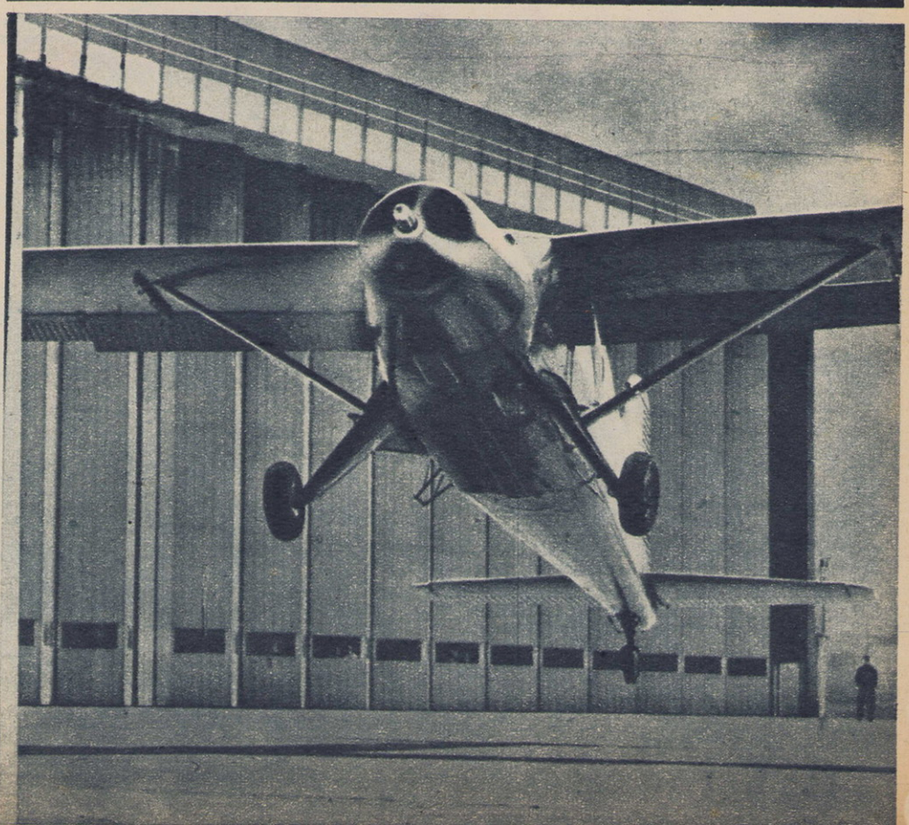
Rozpiętość	—	14,80 m
Długość	—	9,65 m
Wysokość	—	3,21 m
Powierzchnia nośna	—	23,22 m²
Wydłużenie	—	9,4

Ciężary:

Ciężar własny	—	1 476 kG
Ciężar w locie	—	2 315 kG
Obciążenie powierzchni	—	99,6 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,2 kG/KM

Osiągi:

Prędkość przelotowa (wys. 1 500 m)	—	240 km/h
Prędkość minimalna	—	100 km/h
Prędkość wznoszenia	—	7,4 m/sek
Długość startu	—	230 m
Długość lądowania	—	232 m
Zasięg	—	884 km
Zasięg maksymalny	—	1 326 km
Pułap praktyczny	—	7 000 m



Jeleniogórskie mistrzostwa

TADEUSZ REJNIAK
Przewodniczący Komisji Sędziowskiej
III Szybowcowych Mistrzostw Polski

W lataniu górskim taki obrazek nie jest rzadkością. Zwłaszcza gdy ciężka „Elka" nie bardzo chce iść w górę za „CSSem" i trzeba jej dopomóc prądami zboczowymi.

OMAWIANIE przebiegu III Szybowcowych Mistrzostw Polski trzeba zacząć od stwierdzenia, że były one przygotowywane w dosyć niesprzyjających warunkach. Mam na myśli nie tylko warunki meteorologiczne bardzo opóźnionej w tym roku wiosny, które niemal do ostatnich dni przed rozpoczęciem zawodów trzymały na ziemi pilotów większości aeroklubów, uniemożliwiając im osiągnięcie wyczynów kwalifikujących do udziału w mistrzostwach. Mam na myśli również warunki organizacyjne, w których konieczność przeniesienia imprezy z planowanego uprzednio dużego lotniska w Mirosławicach na ciasne lotnisko jeleniogórskie, a także rozpatrywana na krótko przed rozpoczęciem mistrzostw sugestia przełożenia całych zawodów na miesiąc sierpień, nie były bez znaczenia dla przebiegu prac przygotowawczych. W sumie jednak III SMP, aczkolwiek rozegrane w skróconym o dwa dni czasie trwania, okazały się imprezą udaną zarówno pod względem organizacyjnych jak i pod względem wyników, a co ważniejsze, okazały się imprezą bardzo potrzebną właśnie w tym terminie, w którym zostały przeprowadzone.

Zanim jednak pokusimy się o sformułowanie pewnych wniosków na ten temat, zróbmy krótki przegląd przebiegu poszczególnych konkurencji mistrzostw.

KONKURENCJA I — 22.5.56

Wbrew kłopotom i trudnościom, o których wyżej mowa, kierownictwo III SMP przystąpiło do ich przeprowadzenia z ambicją rozegrania w czasie trwania zawodów przynajmniej pięciu, a jeśli to będzie możliwe nawet sześciu konkurencji. Zamiar ten w zestawieniu ze skróconym o dwa dni czasem na jego realizację spowodował, że już w dniu otwarcia mistrzostw przeprowadzono pierwszą konkurencję.

Prognoza ostony meteorologicznej III SMP mówiła, że Polska znajduje się pod wpływem słabego ośrodka niżowego, umiejscowionego w środkowej Francji. Słabe wiatry dolne z kierunków 140°—160°, skręcały górą na 180°, przybierając na wysokości 1500 m prędkość 20—25 km/h. Powyżej tej wysokości spodziewane były wiatry nawet z kierunków 270°—300°, o sile 25—35 km/h. Dość pogodnie, przy widzialności 10—15 km i zachmurzeniu 2/8—5/8 Ci i Ac oraz po godz. 11.00 2/8—3/8 Cu. Podstawa chmur kłębiastych 1 000—1 500 m, pionowy rozwój do 2 500 m. Izoterma zerowa około 1 800 m. Przyziemne inwersje do wysokości 600—800 m miały zanikać do godz. 11.00. Spodziewana była równowaga sucho-chwiejna, przy silnym spadku temperatury od 700 do 2 000 m. Termika wypracowana, hamowana przez inwersję na wysokości około 2 300 m, z rozległymi obszarami noszeń, gaszonych miejscami przez chmury Ci i Ac.

W takiej sytuacji, mając dodatkowe sugestie meteorologów, że dnia następnego warunki termiczne będą słabsze lecz powinny się poprawić na trzeci dzień, zdecydowano najbardziej uciążliwą dla organizatorów, objętą obowiązkowym programem regulaminu III SMP, konkurencję przelotu otwartego. Start otwarty został po godz. 11.00. Zawodnicy nie zwlekali z odejściem na trasę i wkrótce po wystartowaniu ostatniego pilota, nad lotniskiem nie było ani jednego szybowca.

Pozostali na ziemi nie spodziewali się wprawdzie jakichś rewelacyjnie dalekich przelotów, ale te kilka meldunków telefonicznych, które przyszły w niespełna godzinę po odlocie, zaczęły budzić wątpliwości czy konkurencja w ogóle się uda. W parominutowych odstępach aż sześciu zawodników zgłosiło swoje lądowania w rejonie Złotoryji, w odległości rzędu 20—30 km od lotniska wyjściowego. Poszły po nich samoloty i trzem (Sochacki, Grabowski, Zydorczak) udało się jeszcze ponowić wylot przed wyznaczoną godziną zamknięcia startu. Przedwczesne lądowania tych pierwszych pechowców spowodowane były przewidywanym w prognozie wpływem chmur średnich i wysokich na zanik noszeń w niektórych rejonach, a Złotoryja okazała się właśnie takim niekorzystnym rejonem. Pozostali zawodnicy ominęli szczęśliwie niegościnne okolice i na ich telefony z lądowisk czekano znacznie dłużej. Niepokój oczekiwania wynagrodzony jednak został sowicie treścią meldunków. Gorzelak, Wojnar, Skrzydlewski, Szemplińska, Góra i Kirakowski zgłosili się z odległości powyżej 300 km. Inni z niewiele mniejszej. Rekordem dnia było 338 km przelotu Gorzelaka z lądowaniem w okolicy Tychowa na Pomorzu.

Jak później opowiadali z żalem triumfatorzy konkurencji, przelot na samo wybrzeże z lądowaniem na plaży był zupełnie realny. Kończyli swoje loty przy pełnej jeszcze aktywności wznoszeń termicznych. Niestety, urywały się one całkowicie w pasie około 30 km szerokości wzdłuż wybrzeża, który znajdował się pod wpływem bryzy morskiej. Wiatr wiał tam przeciwny i ani jednej chmurki na niebie. Wedrzeć się w tę strefę bez noszeń można było tylko lotem ślizgowym.

Dzień następny był „konkurencją" dla pilotów holujących. Niektórzy z nich przemierzyli ponad 1 000 km w powietrzu. Ale za to późnym popołudniem wszyscy zawodnicy i ich szybowce byli w Jeleniej Górze. Dużą pomoc w sprawnym przeprowadzeniu transportu powrotnego dał także Aeroklub Poznański, któremu należą się za to wyrazy uznania.

Zgodnie z początkowymi przewidywaniami pogodowymi warunki termiczne trzeciego dnia zawodów nie zapowiadały się źle, ale nie dawały też powodów do nadmiernej radości. Południowo zachodnia Polska znalazła się w obszarze bardzo słabego gradientu, pomiędzy wyżem obejmującym państwa bałtyckie, a zanikającym niżem na Bałkanach. Wiatry dolne były słabe, zmienne, górne wiatry z kierunków 120°—160° z siłą 15—20 km/h. Było pogodnie z niewielkim rozwojem chmur kłębiastych, a po południu w górach można było spodziewać się burz termicznych. Prognoza przewidywała zachmurzenie 4/8 chmurami Cu o podstawie 1 500—2 000 m, z wierzchołkami do 2 500 m. W ciągu dnia 4/8 Cb o podstawie 1 000 m. W przeważającej mierze jednak wypracowana termika miała być bezchmurna z średnimi noszeniami rzędu 2 m/sek.

Zdecydowana w tych warunkach konkurencja prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego na krótkiej trasie Jelenia Góra — Wrocław — Jelenia Góra nie powiodła się. Obszary wznoszeń okazały się nader rzadkie, dość słabe i stosunkowo wcześnie wygasające, a spodziewane burze termiczne też się nie rozwinęły. Żaden z zawodników nie zdołał osiągnąć punktu powrotnego trasy, czyli lotniska wyjściowego, a tylko trzech, mianowicie Góra, Wojnar i Gorzelak zameldowało się w ogóle nad punktem zwrotnym we Wrocławiu.

W efekcie konkurencja została sklasyfikowana zgodnie z postanowieniami regulaminu jako odległościowy przelot po trasie wyznaczonej i oficjalnym jej zwycięzcą został Wojnar (123 km) przed Gorzelakiem (108 km). Najdłuższy przelot dnia wykonał jednakże startujący w mistrzostwach poza konkursem Tadeusz Góra, uzyskując 2 km przewagi nad Wojnarem.

Tak więc po dwóch konkurencjach Wojnar wyprzedził w klasyfikacji ogólnej Gorzelaka, a Merło, Niechwiejczyk i Dąmbski wysunęli się przed Skrzydlewskiego i Szemplińską. Góra — gdyby umieścić go w oficjalnej punktacji — umocnił swoją pozycję w czołówce, zaś pozostali członkowie ekipy reprezentacyjnej nie zrobili niestety żadnego poważniejszego postępu w tabeli.

Pierwsza nieoficjalna konkurencja zawodów — losowanie numerów konkursowych. Z twarzy Wandy Szemplińskiej przebija odpowiednie skupienie. Lecz chyba bardziej przejęty jest w tej chwili Kirakowski (drugi od lewej).

NIEKLASYFIKOWANA PRÓBA CIERPLIWOŚCI

Cztery kolejne dni pomiędzy 24 i 29 maja były najprzykrzejszym okresem III SMP. Jakkolwiek urozmaicone krajoznawczą wycieczką do starego zamczyska piastowskiego w Bolkowie, chociaż wypełnione wyświetlaniem coraz nowych filmów na miejscu w Jeżowie — stanowiły jednak zarówno dla zawodników jak i dla kierownictwa mistrzostw niepożądaną próbę cierpliwości. Równowaga stała — powtarzało się codziennie w prognozach, a ponury wygląd nieba powleczonego niskimi chmurami warstwowymi, przy słabej, mglistej widzialności, potęgowały jeszcze wrażenie beznadziejności. Zawodnicy zaczęli już nawet na zapas lansować pogląd, że mistrzostwa należałoby przedłużyć.

Z radością, ale i z odrobiną zazdrości witano telefoniczne wiadomości z Lisich Kątów, gdzie padały nowe rekordy świata i diamenty, gdy w Jeleniej Górze nie było nawet po co wyciągać szybowców z hangaru. Wątpliwym pocieszeniem były jedynie wspomnienia z zeszłorocznych II Szybowcowych Mistrzostw Polski właśnie w Lisich Kątach, kiedy przez kilka dni tak samo oczekiwano na warunki termiczne, a w tym czasie w Łodzi i Wrocławiu piloci uzyskiwali nowe wyczyny.

Nadszedł wreszcie wtorek drugiego tygodnia zawodów, a z nim

KONKURENCJA III — 29.5.56

Komunikat ostony meteorologicznej podawał: Południowo-zachodnia Polska leży pod wpływem słabego gradientu i niżu z ośrodkiem w zachodnich Niemczech. Wiatry dolne zmienne 1-3 m/sek. Wiatry górne zmienne, przeważnie SE o sile 10 km/h. Pogodnie. W górach zachmurzenie 1/8 przez Cu. Po południu od zachodu wzrost pokrycia nieba przez chmury Ci. Widzialność 15 km. Izoterma zerowa na wysokości 1 500 m. Termika słaba, bezchmurna. Noszenie średnie 1 m/sek.

Nie było się czym entuzjazmować. Warunki były bardzo mierne, lecz po tak długim wyczekiwaniu już sam fakt, że były — dawał powód do rozjaśnienia twarzy. Zdecydowano króciutką docelówkę prędkościową do Mirosławic (68 km).

Lecąc przed zawodnikami na metę wyścigu, miałem możność porównać rzeczywistość z prognozą. Co do noszeń zgadzała się. Były niesłychanie rzadkie i ledwie wyczuwalne. Na-

tomiast wiatr był bynajmniej nie słaby i prawie zupełnie czołowy. Niebo — przysłowiowa blacha, bez jednej chmurki. Ale tylko do Mirosławic. Stamtąd jak na ironię — dokładnie od lotniska docelowego począwszy w kierunku na wschód — cały błękit usiany był plackami słabo wypiętrzonych cumulusów pięknej pogody.

Długo wypadło czekać na mecie na pojawienie się pierwszych zawodników. Tak długo, że wydawało się już iż w ogóle nie dolecą. Dolecieli jednak. Trzynastu wylądowało za taśmą mety, potrzebując na pokonanie 68 km odległości średnio około dwóch godzin lotu. Uzyskane wyniki mówiły najdobitniej o stopniu trudności zadania. Rozpiętość była zresztą znaczna: od 46,1 km/h prędkości przelotowej, którą Jerzy Dąmbski wywalczył sobie zwycięstwo w tej konkurencji, do 26,3 km/h wypracowanych przez Andrzeja Grabowskiego, który najdłużej, bo aż 2 h 31 min mozolił się na trasie. Niemal wszyscy lecieli do Mirosławic okrężną drogą wzdłuż gór, niektórzy aż poza Świdnicą, gdzie warunki były nieco korzystniejsze niż na trasie bezpośredniej. Trójka coraz wyraźniej rysujących się jako kandydaci na zwycięzców zawodów: Gorzelak, Wojnar, Góra, osiągnęła metę i tym razem w komplecie. Natomiast Makula na ciężkiej, zupełnie nieprzydatnej w słabych warunkach „Elce" i Popiel na „Bocianie" znaleźli się znowu w polu pokonanych.

W klasyfikacji ogólnej po trzech konkurencjach nie nastąpiły poważniejsze zmiany w czołówce. Wypadł z niej jedynie Merło, a Kirakowski wysunął się przed Szemplińską.

KONKURENCJA IV — 30.5.56

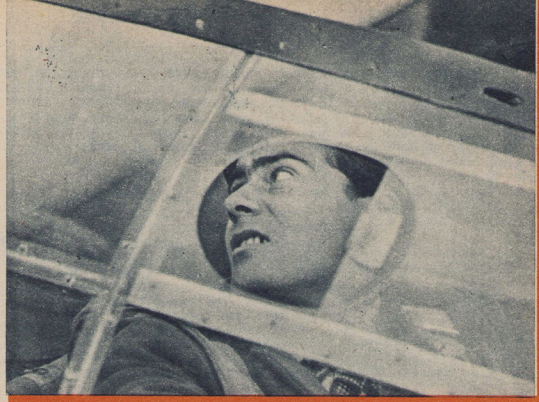
Następnego dnia Polska znalazła się pod wpływem bardzo słabego wprawdzie, ale przecież **nowopowstającego** wyżu. Prognoza nie wróżyła jakiejś radykalnej poprawy warunków i właściwie była dość podobna do tej z dnia poprzedniego. Wiatry dolne E z prędkością 1—3 m/sek. górne zmienne, przeważnie też z kierunków E o sile 10—15 km/h. Pogodnie, z niewielkim bo 1/8 do 2/8 zachmurzeniem cumulusami o podstawie 1 500—2 000 m i około 2/8 chmurami Ci i Ac. Termika wypracowana przeważnie bezchmurna, przy średnich noszeniach rzędu 1—1,5 m/sek.

Prognoza prognozą, a „na oko" wyczuwało się, że warunki będą nienajgorsze. Trochę było wahania czy wyznaczyć przelot po trasie trójkąta 200 czy 100 km, zdecydowano jednak ten ostatni — „na pewniaka". Trasa: Jelenia Góra — Złotoryja — Gryfów — Jelenia Góra, łączna długość 109 km.

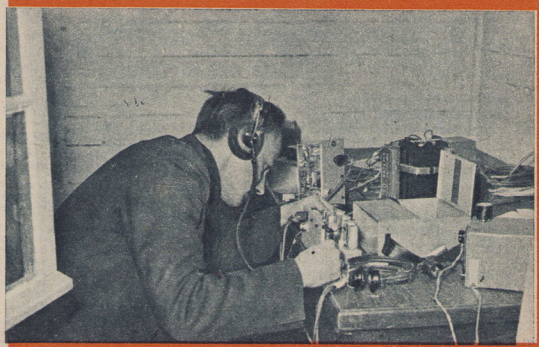
Konkurencja powiodła się w pełni. Oprócz jedynego Dąmbskiego ukończyli ją wszyscy, a dziesięciu zawodników zdołało po ponownym starcie oblecieć trasę nawet po raz drugi. Dąmbski w pierwszym przelocie nie odnalazł punktu kontrolnego w Gryfowie, a w drugim „spadł" na 9 km przed metą. Tak więc musiał się zadowolić punktacją za przelecianą odległość 98 km. Triumfatorami w prędkości przelotu byli tym razem obaj piloci „Jaskółek L", dystansując dość znacznie wszystkich pozostałych. Makula uzyskał prędkość 75,7 km/h, a Adamek 74,5 km/h, podczas gdy następny za nimi Merło osiągnął 68,9 km/h. „Elki" zostały zrehabilitowane, a ich piloci wykazali, że znaczną część niepowodzeń w poprzednich konkurencjach należy przypisać niekorzystnym dla ich typu szybowca warunkom termicznym.

W klasyfikacji ogólnej po czterech konkurencjach z czołówki wypad Dąmbski, a Wanda Szemplińska wysunęła się przed Kirakowskiego. Prowadził nadal zdecydowanie Wojnar przed Gorzelakiem, a pomiędzy nimi utrzymywał się bez zmian Góra (gdyby go włączyć do oficjalnej klasyfikacji).

Ciąg dalszy na str. 10 i 11



— Tam są ładne cumulusy. Trzeba będzie zawrócić „Bociana" — pomyślał chyba w tej chwili Kirakowski.



To on — Zenon Korsak, który „męczył" zawodników wołaniem: Czy mnie słyszysz? (Zdjęcie powyżej).

Bywa i tak, kiedy zawodnik nie zdąży wybrać na trasie lądowiska odpowiedniego dla przyjęcia samolotu holującego (zdjęcie poniżej).

Foto: B. Koszewski (5)

Formalnie mistrzostwa były już rozegrane. Przeprowadzono bowiem cztery konkurencje, w tym dwie obowiązkowe, wymogom regulaminu zawodów stało się więc zadość pod tym względem. Teraz chodziło jeszcze o dwie konkurencje do zamierzonych sześciu, przy czym w decydowaniu zadania dnia można było pozwolić sobie na większą niż dotąd swobodę. Okazja nadarzyła się nazajutrz...

KONKURENCJA V — 31.5.56

Niż w południowych Niemczech przemieszczający się w kierunku wschodnim objął swym wpływem Dolny Śląsk, powodując zwiększenie siły wiatrów do 6 m/sek dołem i do 30 km/h górą, z kierunków 180°—160°. Zwiększyło się też pokrycie nieba do 3/8 chmurami cumulus o podstawie 1 800 m. Na wysokości 2 500 m leżała wprawdzie inwersja, ale wypracowana termika, miejscami bezchmurna — wróżyła wg. prognozy średnie noszenie do 2 m/sek.

Wydawało się, że warunki są korzystniejsze niż dnia poprzedniego, zdecydowano więc prędkościowy przelot trójkątny 200 km po trasie: Jelenia Góra — Mirosławice — Chocianów — Jelenia Góra. Start otwarty został o godz. 11.15, po zaniknięciu przyziemnych inwersji z wypromieniowywania, o których mówił komunikat meteo.

Zadanie nie było łatwe i z uwagi na silny wiatr wymagało dość długiego czasu, toteż zawodnicy nie zwlekali z odejściem na trasę. Większość obrała kierunek na Mirosławice, decydując się wykonywać pierwszy bok trójkąta z wiatrem bocznym, drugi z tylnobocznym i trzeci z czołowym. Tylko nieliczni zdecydowali się na odwrotną kolejność, co zresztą wydawało się słuszniejsze, gdyż wtedy pierwszy bok wypadał z wiatrem w plecy, drugi z czołowo-bocznym i trzeci z bocznym.

Mniej więcej w 3 godziny po starcie nadeszła wiadomość o lądowaniu Wojnara przed drugim punktem zwrotnym trasy. Wiadomość była zaskakująca, gdyż dotyczyła przecież dotychczasowego lidera turnieju. Utrzymanie przez niego prowadzenia w tabeli zależało już tylko od tego, czy Marian Gorzelak też dozna niepowodzenia na trasie. Na odpowiedź trzeba było czekać około 5 godzin, gdyż tyle prawie trwał w tym dniu przelot całego trójkąta. Gorzelakowi powiodło się i tym razem. Doleciał do mety, a wraz z nim dokazali jeszcze tej sztuki Szemplińska, Grabowski, Sochacki i Góra. Wojnar lądował na 135 kilometrze i tylko ta odległość zaliczała mu się do punktacji.

Zwycięzcą konkurencji została Wanda Szemplińska, która przeleciała trasę w najkrótszym czasie, osiągając prędkość przelotową 50,0 km/h. Wynik ten, jakkolwiek nie pretendujący do szczytowego osiągnięcia, mógł był zostać przez jakiś czas kobiecym rekordem krajowym i międzynarodowym, gdyż tabela rekordów jest w tym miejscu pusta. Niestety pilotka zapomniała przed startem włączyć barograf, a wykres lotu jest nieodzownym dokumentem wniosku o zatwierdzenie rekordu.

Powód do zadowolenia miał natomiast Sochacki. Nie tylko dlatego, że po początkowych niepowodzeniach w pierwszych konkurencjach, uzyskany tym razem przez niego czwarty wynik dnia był niewątpliwie sukcesem, lecz także dlatego, że Sochacki jako jedyny ukończył przelot w odwrotnym niż wszyscy kierunku. A taki uwieńczony powodzeniem akcent indywidualizmu musi oczywiście dawać satysfakcję.

Przelot po trasie trójkąta 200 km wprowadził dość poważne zmiany w klasyfikacji ogólnej po pięciu konkurencjach. Gorzelak zdecydowanie wyszedł na pierwsze miejsce przed Wojnara, Wanda Szemplińska zdystansowała Skrzydlewskiego i Niechwiejczyka, plasując się na miejscu trzecim, Merło wyprzedził Kirakowskiego, a Sochacki z jedenastego wyskoczył na miejsce ósme. Z grupy startujących w mistrzostwach poza konkursem tylko Góra znalazł się w czołówce i to z ilością punktów wyprzedzającą Gorzelaka.

Ten układ pozostał już jako ostateczne wyniki mistrzostw, gdyż przelot po trasie trójkąta 200 km stał się ostatnią konkurencją zawodów. Zdecydowana na dzień następny próba przelotu otwartego zakończyła się fiaskiem z powodu warunków pogodowych. Większość zawodników nie wyszła w ogóle na trasę, a dwaj którzy polecieli nie przekroczyli odległości minimalnej 50 km, stanowiącej regulaminowy warunek zaliczenia przelotu.

NIESPODZIANKI

„Czy w wynikach mistrzostw są jakieś niespodzianki i jak je wytłumaczyć?" — Takie pytanie zadawali bez wyjątku wszyscy sprawozdawcy prasowi, którzy odwiedzili Jelenią Górę w czasie zawodów. Spróbujmy zatem na to tak bardzo interesujące prasowców pytanie odpowiedzieć.

Niespodzianki w wynikach III SMP są. Są i radosne i niestety — także niepokojące. Zacznijmy od tych ostatnich jako najbardziej zaskakujących. Chodzi oczywiście o niepowodzenia Makuli i Popiela.

To fakt, że startowali poza konkursem i że założeniem tego pociągnięcia organizacyjnego — może niezupełnie słusznego — była chęć pozostawienia kandydatom na mistrzostwa świata większej swobody latania. Chodziło o to, żeby nie musieli zanadto czuć się związani wynikami III SMP i żeby udział w nich mogli wykorzystać na jak najskuteczniejszy trening w warunkach — denerwującej bądź co bądź — atmosfery każdych zawodów, każdej rywalizacji. Założenie to łagodzi w pewnej mierze ich niepowodzenia, nie na tyle jednak, żeby przestawały być alarmujące. Zawodnikom tej klasy co Makula i Popiel po prostu nie wolno zajmować w szeregu kolejnych konkurencji końcowych miejsc w klasyfikacji i pozwalać się dystansować znacznie mniej od siebie doświadczonym pilotom.

Jeśli chodzi o Makulę, to dużą część jego porażek przypisać trzeba „Jaskółce L" na której latał, a która — co bezspornie stwierdzono — nie jest szybowcem na słabe warunki. No, ale w eliminacjach przed mistrzostwami na „Elce" latał też Góra i pomimo krótszego treningu na niej zdołał pozostawić Makulę o pięć miejsc za sobą. Chyba więc jednak ten znany wszystkim jako doskonały zawodnik — zwycięzca międzynarodowego turnieju w Lesznie, przechodzi w tej chwili jakś kryzys swej formy wyczynowej. I to jest pomimo wszystko przykra niespodzianka.

Popiel ma mniej argumentów łagodzących jego niepowodzenia. Latał na „Bocianie Z", który tak bardzo zasadniczo nie odbiega własnościami od „Bocianów" zwykłych. To, że znalazł się wśród tych „Bocianów" na ostatnim miejscu w klasyfikacji ogólnej i to z dość poważną różnicą punktową, można wprawdzie tłumaczyć niedostatecznym wiataniem się w szybowiec dwumiejscowy po przejściu z jednomiejscówki. Ale nawet ten ważki niewątpliwie moment nie powinien dać aż tak silnych efektów u zawodnika tej klasy — że się powtórzę — co Popiel.

Tym razem Wojnar musiał zadowolić się tytułem wicemistrzowskim. A wszystko przez to „prześnięcie" na trójkącie 200.

Przecież po dziś dzień w tabeli rekordów światowych figuruje nie pobity wynik Popiela w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym, więc latanie z pasażerem za plecami nie powinno być dla Popiela tak zupełnie nowe.

Z niespodzianek radosnych największą jest chyba Góra. Co prawda nie od dziś cieszy się opinią doskonałego pilota — zawodnika, lecz takiej równej i wysokiej formy jaką wykazał w czasie III SMP nie oczekiwano. Zupełną niespodziankę sprawił też Gorzelak, który prawie bez treningu przygotowawczego, po dość długiej przerwie w lataniu zdołał pewnie wywalczyć zwycięstwo w zawodach. A może właśnie ta przerwa w lataniu była w pewnym stopniu przyczyną jego sukcesu? Może członkowie naszej kadry narodowej są przetrenowani, lub przynajmniej zbyt pewni swych umiejętności i nie dość ostrożnie, nazbyt śmiało latają...

Do niespodzianek zaliczyć trzeba też wyniki Niechwiejczyka. Jego czwarte miejsce jest solidnie zapracowane i stawia tego zawodnika w rzędzie najbliższych kandydatów do kadry narodowej.

WNIOSKI

Nie mam zamiaru ubiegać w tym miejscu wniosków jakie z przebiegu i wyników III Szybowcowych Mistrzostw Polski wysnują Rada Szybowcowa, Zarząd Aeroklubu PRL czy Dział Wyszkolenia Lotniczego ZG LPŻ. Chodzi mi tylko o sprawę poglądu, czy dobrze się stało, że III SMP rozegrane zostały teraz, przed mistrzostwami świata, a nie w sierpniu dopiero. Przed zawodami zdania na ten temat były podzielone. Dzisiaj są chyba zgodne.

W tej sytuacji zarówno pogodowej (późna wiosna, opóźniony trening) jak i organizacyjnej, jaka towarzyszyła przygotowaniom naszej ekipy do udziału w mistrzostwach świata, przeprowadzenie III SMP w minionym terminie było koniecznością. I to koniecznością właśnie z uwagi na udział naszej reprezentacji w mistrzostwach świata. Zaangażowanie tej reprezentacji w III SMP — nawet poza konkursem — dało bardzo dużo cennych spostrzeżeń i wniosków. Było niejako generalną próbą startu zagranicznego nie tylko w odniesieniu do zawodników, lecz również do wyposażenia technicznego. Kto wie, czy te usterki w sprzęcie transportowym szybowców, które dostrzeżono i usunięto w czasie III SMP, nie byłyby wyszły dopiero w drodze do Francji. Kto wie, czy gdyby nie doświadczenia III SMP — zdecydowano by się na wycofanie „Jaskółki L" ze składu szybowców i na zastąpienie jej drugą „Zetką". A już na pewno zawody stały się bardzo potrzebnym, praktycznym rozpoznaniem punktacji re-

Zawodnicy wyszli na trasę, więc mechanicy i służba startowa mogą wreszcie pomyśleć... nie o szybowcach. Foto: B. Koszewski (2)

MARIAN GORZELAK — O SOBIE I O SZYBOWNICTWIE

NAJPIĘKNIEJSZE wspomnienia Mariana Gorzelaka wiążą się z prof. Czarneckim, nauczycielem wychowania fizycznego gimnazjum w Kielcach, świetnym wychowawcą, sportowcem i zarazem instruktorem szybowcowym. On to zebrał pierwszą grupę entuzjastów lotnictwa, przeprowadził kurs teoretyczny i w lipcu 1946 r. w Polichnie zaczął ich uczyć latać. W grupie tej był Gorzelak.

W latach 1948/49 Marian bierze udział w Mistrzostwach Strzeleckich „Służba Polsce", przyczyniając się swoimi wynikami do zajęcia przez drużynę pierwszego miejsca. W dowód wyróżnienia otrzymuje skierowanie do Ligotki na szkolenie silnikowe. Do aeroklubu wraca jako pilot samolotowy, zdaje egzamin dojrzałości i dopiero wtedy zaczyna intensywny trening. Wkrótce uzyskuje warunek przewyższenia, a jesienią na Żarze warunek czasowy do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Zdobyte tam doświadczenie zawdzięcza instruktorom; Górze i Dziurzyńskiemu. W roku 1950 na centralnych pokazach lotniczych leci w literze O (Pokój). W następnym roku zostaje skierowany do CWL, gdzie kończy je jako instruktor samolotowy z pierwszą lokatą pilotażową i drugą lokatą z zakresu wiadomości teoretycznych. Nic dziwnego, że dostaje przydział do CWL jako instruktor.

W roku 1952 swój urlop wypoczynkowy wykorzystuje na latanie na szybowcach w Lisich Kątach. Stamtąd wykonuje przelot docelowy do Mirosławia (320 km) i o własnych siłach wraca z powrotem. Marian Gorzelak jest autorem pięknego przelotu na „Musze" pod wiatr z Warszawy do Lisich Kątów, trwającego 9 godzin. Wyczyn ten staje się głośny i szeroko komentowany wśród wszystkich pilotów. W następnym roku zdobywa drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Mimo, że był instruktorem samolotowym w CWL, zostaje wytypowany na I SMP. Tego samego jeszcze roku w lipcu zdobywa trzeci diament i ustanawia rekord krajowy, a w 1954 r. rekord Polski w przelocie docelowo-powrotnym (420 km).

Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajmuje czwarte miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Jesienią 1954 r. rozpoczyna studia na wydziale mechanicznym Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej. Tego samego roku otrzymuje tytuł Mistrza Sportu. Po przejściu do Aeroklubu Wrocławskiego początkowo pracuje jako instruktor samolotowy, a następnie szybowcowy. W II SMP zajmuje 14 miejsce, a ostatnio w III SMP odnosi piękny sukces, zdobywając tytuł Szybowcowego Mistrza Polski na rok 1956. Do tej pory Marian wylatał na szybowcach przeszło 750 godzin.

Na krótko przed oficjalną uroczystością zakończenia mistrzostw przedstawiciel naszej redakcji zwrócił się do Mistrza Sportu Mariana Gorzelaka z kilkoma pytaniami:

— Czy zajęcie pierwszego miejsca na mistrzostwach było dla Was niespodzianką?

— Niewątpliwie tak. Jadąc do Jeleniej Góry nie spodziewałem się uzyskania tak dobrej lokaty. Zresztą trudno mi teraz o tym mówić, bowiem liczyłem raczej na uplasowanie się w pierwszej dziesiątce zawodników. Może dlatego tak uważałem, gdyż mój przyjazd na mistrzostwa nie został poprzedzony treningiem wyczynowym. Dopiero dobre wyniki osiągnięte w pierwszych konkurencjach stały się dla mnie bodźcem do pasjonującej walki z Jurkiem Woi-

Marian Gorzelak.

narem. Często też rozmawiałem z nim, że właściwie wszystko będzie zależeć od tego, który z nas pierwszy „praśnie". I rzeczywiście — tak się stało.

— III Szybowcowe Mistrzostwa Polski przeprowadzone w Jeleniej Górze były niewątpliwie poważną próbą dla naszych szybowników. Co o tym powiecie?

— Teren Jeleniej Góry ma swoje zalety. Myślę, że organizatorom chodziło o to, aby przypomnieć szybownikom o pięknym ośrodku na zachodnich połaciach naszego kraju, o jego własnościach termicznych, możliwościach przelotowych, a ponadto lepszym wykorzystaniu warunków falowych. Brano tu pod uwagę teren zbliżony do terenów francuskich, chociaż pierwotna koncepcja rozegrania mistrzostw w Mirosławicach mogła być równie korzystna jak w przypadku Jeleniej Góry. W pobliżu są tam także tereny górzyste, a przeloty do Jeleniej Góry i jej okolic byłyby podobnym miernikiem oceny tak zawodników jak i sprzętu. Ponadto układ warunków meteo w sytuacji Mirosławic byłby korzystniejszy, a wyniki mistrzostw niewątpliwie lepsze.

— Chcielibyśmy teraz usłyszeć kilka uwag na temat obecnej sytuacji w szybownictwie.

— Cieszy mnie to, że od pewnego czasu zwiększają się zainteresowania i udział naszej młodzieży w szkoleniu szybowcowym. Jest to już dużo. Trzeba jednak myśleć nad tym, aby nie osłabić jej zapału do latania, a przeciwnie — nieustannie powiększać. Chodzi mi tutaj przede wszystkim o ilościowy wzrost sprzętu szybowcowego oraz o uproszczenie formalności związanych z przyjęciem na szkolenie szybowcowe.

— Radio na szybowcu może oddać poważne korzyści pilotowi, zresztą myślę, że jest ono potrzebne tak jak i inne przyrządy pokładowe. Jakie jest Wasze zdanie w tej kwestii?

— Tak, radio jest bardzo pomocne w lataniu szybowcowym. Uważam, że w najkrótszym czasie powinno być obowiązkowo wprowadzone nie tylko do latania wyczynowego, ale również na codzień do szkolenia w aeroklubach i szkołach. Na radiu osobiście się nie znam zbyt dobrze, ale niepokoi mnie to co opowiadają koledzy wyjeżdżający do Francji, że aparatura, która została przygotowana na Szybowcowe Mistrzostwa Polski — nie spełniła pokładanych w niej nadziei. Jest to urządzenie za słabe i mało doskonałe.

Wracając jeszcze do III Szybowcowych Mistrzostw Polski warto stwierdzić, że „Jaskółka bis" bije „Elkę", szczególnie w słabych warunkach termicznych, natomiast na przeskokach „Elka" jest bardzo dobra.

— Trudno dzisiaj przewidywać jak się spiszą polscy szybownicy, ale o szansach możemy sobie podyskutować, prawda?

— Nie ulega wątpliwości, że nasza ekipa ma odpowiedzialne zadanie, ponieważ będzie ona reprezentować cały nasz ogromny, powojenny dorobek na tym polu. Zadanie to nie jest łatwe. Należy jednak w tym miejscu zwrócić uwagę, że szybownictwo kryje samo w sobie wiele niespodzianek, które są niezależnie od klasy pilota.

(Mal)

Jeleniogórskie mistrzostwa

(Dokończenie)

gulaminu mistrzostw świata, rozpoznaniem jakiego nie zastąpią żadne przeliczenia teoretyczne.

Wiadomo w tej chwili niezbicie, że dla osiągnięcia możliwie najlepszych wyników w punktacji regulaminu mistrzostw świata trzeba latać ostrożnie, żeby kończyć każdą konkurencję. Stanowczo nie opłaca się latanie na „pełny gaz", z nastawieniem na zwycięstwa w poszczególnych konkurencjach i z równoczesną ewentualnością zaprzepaszczenia którejś z nich. Dowodzi tego porównanie miejsc zajętych w poszczególnych konkurencjach III SMP przez Górę, Gorzelaka i Wojnara. (patrz tabelka).

W tabelce tej wpisano zawodnikom jako punkty za poszczególne konkurencje III SMP ich miejsca zajęte w tych konkurencjach wg. klasyfikacji. Wydawałoby się, że najlepszy w rzeczywistej klasyfikacji ogólnej III SMP — Góra powinien mieć też najmniej punktów w powyższej tabelce i odwrotnie: najwięcej Wojnar, który w klasyfikacji rzeczywistej był trzeci. Jest jednak inaczej, a wytłumaczenie tego jest następujące: nawet lepsza przeciętna miejsc zajmowanych w poszczególnych konkurencjach przez Wojnara w porównaniu z Górą, nie wyrównuje mu tej utraty w punktacji regulaminowej, jakiej doznał przez nieukończenie jednej konkurencji (V). Podobnie rzecz ma się z Gorzelakiem. Według tabeli powinien być przed Górą, a w rzeczywistej klasyfikacji jest za nim. Wytłumaczenie: bo pomimo niższej przeciętnej miejsc Góry jest ona równiejsza. Góra nie zszedł ni razu poniżej 10 miejsca. Gorzelak zaś ma w konkurencji IV miejsce 13, które kosztowało go stratę punktową, bliską tej, jaką spowodowałoby nieukończenie konkurencji.

Innymi słowy mówiąc punktacja regulaminu mistrzostw świata zaleca latać równo. Bez ryzykownych wyskoków w górę, ale też koniecznie bez zbytnich spadków w dół. I jeśli te doświadczenia pomogą naszym reprezentantom w skutecznym zastosowaniu właściwej taktyki zawodniczej na mistrzostwach świata, to będzie to również korzyść, płynąca z wczesnego rozegrania III Szybowcowych Mistrzostw Polski. Jakkolwiek nie te tylko korzyści były ich jedynym celem.

TADEUSZ REJNIAK

	Konk. I	Konk. II	Konk. III	Konk. IV	Konk. V	Razem punktów wg tabelki	Miejsce wg tabelki	Rzeczywiście zajęte miejsce w III SMP
Góra	5	1	10	7	5	28	3	1
Gorzelak	1	3	4	13	2	23	1	2
Wojnar	2	2	5	7	10	26	2	3

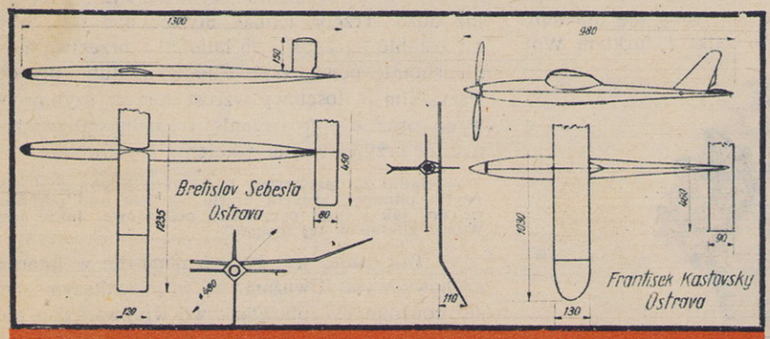
Trójmecz międzynarodowy Ostrawa – Opole – Stalinogród

STANISŁAW MEUS
Główny Komisarz Zawodów

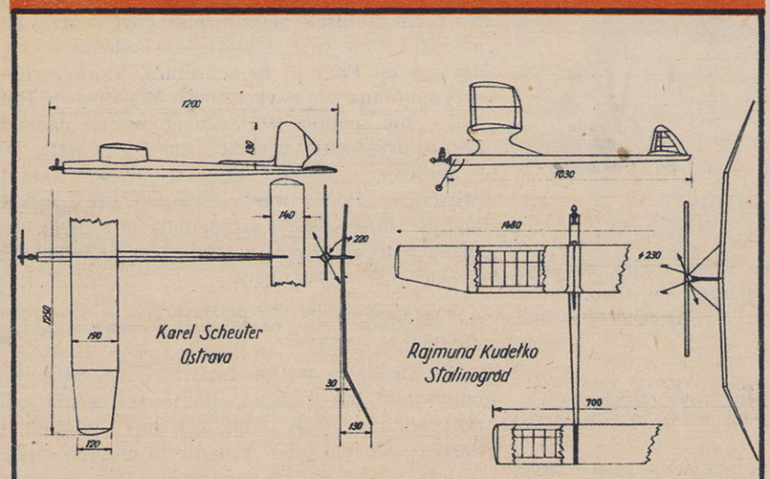
W dniach 19—22 maja 1956 r. odbyło się w Stalinogrodzie czwarte spotkanie modelarzy LPŻ z modelarzami bratniej organizacji Svazarm z Ostrawy (Czechosłowacja). Zawody Modeli Latających między tymi zespołami mają już ugruntowaną tradycję, która w myśl założeń zawodów wyraża się pogłębianiem przyjaźni pomiędzy czechosłowackimi i polskimi modelarzami oraz wymianą doświadczeń, szukaniem nowych dróg w dziedzinie technicznej i kształceniu kadr młodzieży lotniczej.

Pierwsze spotkanie zainicjowane przez modelarzy Svazarmu nastąpiło w maju 1954 r. w Ostrawie, po czym już w październiku tego samego roku modelarze Stalinogrodu gościli u siebie kolegów czechosłowackich. Następne zawody odbyły się w Ostrawie w maju 1955 r., gdzie poza rozgrywkami modelarskimi przeprowadzono także zawody spadochronowe. W bieżącym roku, dla odmiany, nastąpiło spotkanie ekipy Svazarm-Ostrawa, LPŻ-Opole i LPŻ-Stalinogród w konkurencjach: modelarstwo lotnicze i strzelectwo. Słuszna decyzja włączenia jeszcze jednej ekipy z sąsiedniego województwa umożliwiła szersze porównanie oraz ocenę poziomu technicznego i organizacyjnego między trzema zespołami.

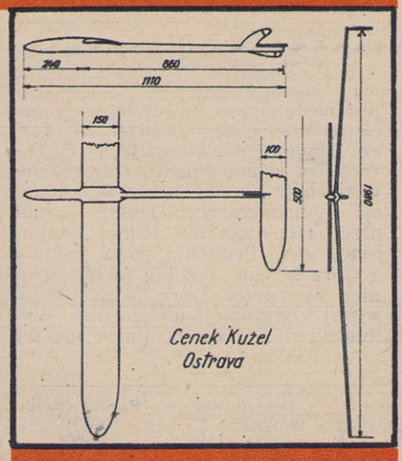
A oto przebieg spotkania.



Dwa najlepsze w ekipie Ostrawy modele z napędem gumowym.



Najlepsze na zawodach modele z napędem mechanicznym.



Wyżej: Najlepszy czechosłowacki model szybowca A-1 (zdobywca III miejsca). Z lewej: Karel Scheuter — Ostrawa (po prawej) przyjmuje gratulacje na starcie.
Foto: Jaśko

20.V.1956. Godz. 10.25. Rozpoczynają się pierwsze starty modeli szybowców, przy pomocy jednego, komisyjnego holu, który zaraz po starcie modelu odnoszony jest przez zawodnika na miejsce startu następnego modelu. Jako pierwszy startuje Jerzy Niemiec z ekipy stalinogrodzkiej, uzyskując czas lotu 141 sek. Po nim model zawodnika z Ostrawy Jana Sykory wykonuje lot trwający ponad 180 sek. A więc pierwsze maksimum osiągnięte. Zawodnik ekipy Opole — Ernest Krystek, startujący jako trzeci wykonuje lot trwający 176 sek.

Początek więc bardzo dobry, do czego przyczynia się coraz lepsza pogoda i opanowanie przez zawodników prowadzenia modeli na holu. W pierwszej kolejce startów uzyskują jeszcze maksimum lotu: Stanisław Skotniczy ze Stalinogrodu i Cenek Kużel z Ostrawy. Następują dalsze kolejki startu. Wyniki coraz lepsze. Tak zawodnicy jak i komisja oraz zgromadzeni widzowie zaczynają odczuwać coraz większą emocję, porównując czasy lotów na tablicy wyników i obserwując poszczególne „ucieczki" modeli. Kierownik startu Pakielewicz zmuszony jest co chwilę wysyłać motocykle w pogoń za oddalającymi się modelami. Na szczęście wszystkie modele wracają do swych właścicieli, do czego przyczyniają się sprawnie działające ograniczniki lotu.

Jedynie zawodnik Stalinogrodu — Skotniczy ma pecha, gdyż jego model, który w każdym locie uzyskiwał maksimum, po pierwszym starcie lądował w lesie, gdzie z trudem go odnaleziono, przy czym nie zdążył on wystartować nim w drugiej kolejce lotów. Wystartował więc z modelem zapasowym i uzyskał czas lotu zaledwie 122 sek. Po odbyciu wszystkich startów Skotniczy wykonał lot dodatkowy, uzyskując piąte maksimum, co w rezultacie dało mu warunek do złotej odznaki modelarskiej. Model Skotniczego wykazywał bardzo dobre własności lotne i budził powszechne zainteresowanie wśród zawodników polskich i czechosłowackich.

Łącznie na 45 przeprowadzonych startów w kategorii modeli szybowców osiągnięto 16 maksimum, tj. lotów ponad 180 sek. Najlepszymi lotami wykazali się Ernest Krystek z Opola, Stanisław Skotniczy — Stalinogród i Cenek Kużek — Ostrawa.

Po krótkiej przerwie rozpoczynają się starty modeli z napędem gumowym. Jako pierwszy startuje zawodnik Stalinogrodu — Maksymilian Październiorek. Jego model startuje bardzo ładnie, lecz niestety — komisja stwierdza popchnięcie modelu przy starcie i w rezultacie Październiorek powtarza lot drugim modelem, nie uzyskując jednak punktów. A więc pierwsze zero w lotach gumówek. Drugi startuje zawodnik Ostrawy — Frantisek Kastovsky, uzyskując czas lotu 69,5 sek. W dalszej fazie lotów do końca wszystkich kolejek startów bezkonkurencyjnym okazał się zawodnik Stalinogrodu — Franciszek Gluza, który miał wszystkie loty ponad 180 sek, a poza tym wykonał piąty warunkowy lot dla uzyskania warunku do złotej odznaki modelarskiej. Pięknie opracowany model tego zawodnika uzyskiwał dużą wysokość, co w rezultacie przy jego doskonałych własnościach lotnych przyczyniło się do znacznego przekraczania czasu lotu ponad wymagane maksimum 180 sek. Na 45 startów w tej kategorii modeli osiągnięto łącznie 7 przekroczeń maksimum lotu.

21.V.1956. Godz. 10.20. Przy desce startowej staje Rajmund Kudełko z ekipy Stalinogród. Zapuszczenie silnika trwa bardzo krótko i model już jest w powietrzu. Przy pracy silnika, trwającej 13 sek, model uzyskał dobrą wysokość i czas lotu ponad 180 sek (340 sek). Jako drugi startuje Karel Scheuter z Ostrawy, uzyskując przy czasie pracy silnika 15 sek całkowity czas lotu 153,7 sek. Następnie komisja notuje pierwsze zero dla Alfonsa Szewczyka z Opola, gdyż jego model nie wystartował w określonym czasie. W pierwszej kolejce startów zanotowano jeszcze jeden możliwszy wynik. Mianowicie zawodnik Ostrawy — Jan Nowak uzyskał czas lotu 118,2 sek, przy czasie pracy silnika 14,2 sek. Reszta zawodników uzyskała na ogół słabsze wyniki.

Na łączną ilość 45 startów uzyskano cztery przekroczenia czasu lotu ponad 180 sek, a siedemnaście razy nie uzyskano punktowego wyniku. W rezultacie więc można stwierdzić, że kategoria modeli z napędem mechanicznym pod względem wyników lotów wypadła gorzej od poprzednich kategorii. Wielu zawodników nie daje sobie jeszcze rady z obsługą silników, a także działaniem ograniczników czasu ich pracy. Podczas rozgrywania tej kategorii wśród zawodników można było zauważyć duże zdenerwowanie, gdyż szala zwycięstwa przechylała się kilka razy to na stronę ekipy ostrawskiej, to znów ekipy stalinogrodzkiej. Tablica wyników była w tym czasie oblężona przez zawodników. W rezultacie, w kategorii tej zwyciężyła Ostrawa niewielką ilością punktów przed Stalinogrodem i Opolem.

Już na starcie zawodnicy Ostrawy przyjęli gratulacje od pozostałych zawodników.

Po zakończeniu rozgrywek modelarze i kierownictwo Svazarmu zapoznało się zajęciami praktycznymi, prowadzonymi w tym czasie w modelarni lotniczej przy Hucie „Kościuszko". Wzorowy porządek i estetyka urządzenia modelarni, prowadzonej przez instr. Józefa Zdrzałka, spotkały się z pełnym uznaniem ze strony gości czechosłowackich. Po zwiedzeniu modelarni goście byli podejmowani lampką wina przez Dyrekcję Huty „Kościuszko". Spotkanie przeciągnęło się do późnych godzin wieczornych i upłynęło w bardzo serdecznej i miłej atmosferze.

22.V.1956. Po uroczystym zakończeniu zawodów oraz wręczeniu nagród i dyplomów nastąpiło pożegnanie gości. Pożegnanie. było bardzo serdeczne, gdyż przez te cztery dni modelarze trzech miast szczerze zaprzyjaźnili się z sobą, przyrzekając utrzymanie stałych kontaktów listowych. Do zobaczenia za rok w Ostrawie!

WYNIKI ZAWODÓW

MODELE SZYBOWCÓW A-2
Klasyfikacja indywidualna

1. Ernest Krystek (LPŻ-Opole) — loty 176 + 180 + 180 + 148 + 180 = 864 sek.
2. Stanisław Skotniczy (LPŻ-Stalinogród) — loty: 180 + 122 + 180 + 180 + 180 = 842 sek.
3. Cenek Kużel (Svazarm-Ostrawa) — loty: 180 + 97,8 + 180 + 180 + 96 = 733,8 sek.

Klasyfikacja zespołowa:

1. LPŻ — Opole	—	2 216,6 pkt.
2. LPŻ — Stalinogród	—	1 932,5 pkt.
3. Svazarm — Ostrawa	—	1 888,5 pkt.

MODELE Z NAPĘDEM GUMOWYM
Klasyfikacja indywidualna

1. Franciszek Gluza (LPŻ-Stalinogród) — loty: 167,5 + 180 + 180 + 180 + 180 = 887,5 sek.
2. Frantisek Kaštovsky (Svazarm - Ostrawa) — loty: 69,5 + 148,6 + 148,2 + 150,3 + 171 = 687,6 sek.
3. Bretislav Sebesta (Svazarm-Ostrawa) — loty: 65 + 139,5 + 180 + 111,3 + 102,8 = 598,6 sek.

Klasyfikacja zespołowa:

1. Svazarm — Ostrawa	—	1 866,6 pkt.
2. LPŻ — Stalinogród	—	1 672,8 pkt.
3. LPŻ — Opole	—	1 008,3 pkt.

MODELE Z NAPĘDEM MECHANICZNYM
Klasyfikacja indywidualna

1. Karel Scheuter (Svazarm-Ostrawa) — loty: 153,7 + 86,2 + 70,5 + 180 + 83 = 573,4 sek.
2. Rajmund Kudełko (LPŻ-Stalinogród) — loty: 180 + 0 + 122,4 + 95,7 + 161,3 = 559,4 sek.
3. Alfons Szewczyk (LPŻ-Opole) — loty: 0 + 119,7 + 85 + 69,3 + 118,5 = 392,5 sek.

Klasyfikacja zespołowa:

1. Svazarm — Ostrawa	—	1 160,9 pkt.
2. LPŻ — Stalinogród	—	1 115,9 pkt.
3. LPŻ — Opole	—	445,5 pkt.

OGÓLNA KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

1. Svazarm — Ostrawa	—	4 916 pkt.
2. LPŻ — Stalinogród	—	4 721,2 pkt.
3. LPŻ — Opole	—	3 670,4 pkt

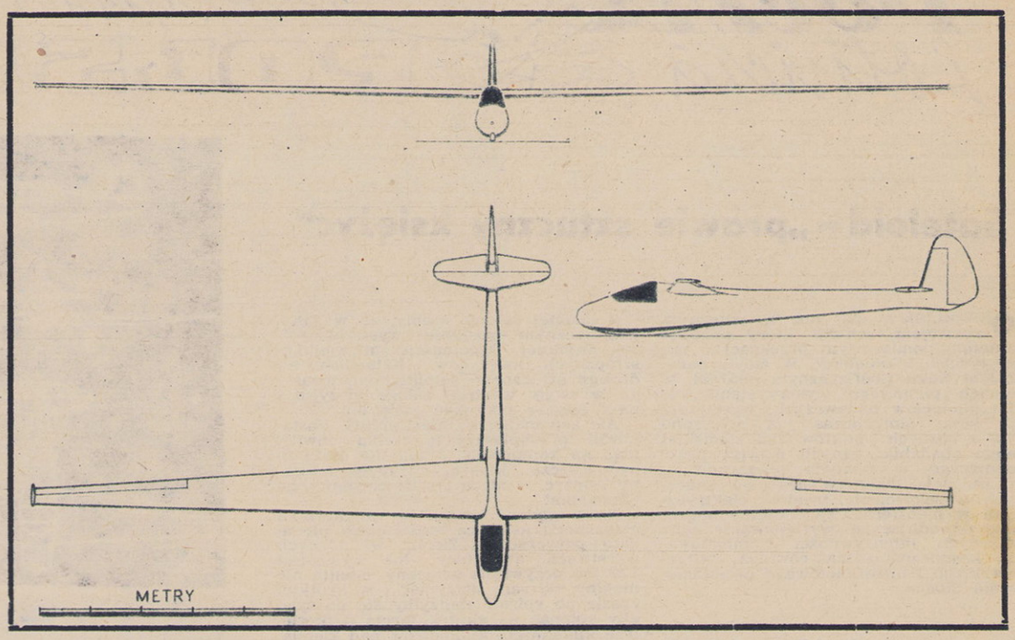
WŁOSKI SZYBOWIEC LAMINARNY EC-37-53 „SPILLO"

KRÓTKO przed rozpoczęciem szybowcowych mistrzostw świata w 1954 r. oblatany został w Mediolanie szybowiec „Spillo", skonstruowany przez inż. Eduardo Ciani. Szybowiec ten, zaprojektowany specjalnie na mistrzostwa, był wielką nadzieją reprezentacji włoskiej i niewątpliwie jedną z najciekawszych maszyn, jakie stanęły na starcie w Camphill. Głównym jego atutem była wysoka doskonałość, zapewniona przez skrzydło o profilu laminarnym i bardzo dużym wydłużeniu oraz przez bardzo smukły kształt kadłuba. Cechy te w połączeniu z wysokim obciążeniem powierzchni pozwalały oczekiwać bardzo dobrych osiągów szybowca w zakresie prędkości lotu.

„Spillo" jest grzbietopłatem konstrukcji drewnianej, o skrzydle dwudzielnym, trapezowym, jednodźwigarowym, pokrytym w całości sklejką brzozową o grubości od 3,0 do 1,5 mm. Środkowa partia skrzydła posiada profil NACA 4415, przechodzący w partiach skrajnych w NACA 2R 212. Zwichrzenie geometryczne wynosi 7°. Miarą niezwykłej smukłości skrzydła może być długość cięciwy przykadłubowej, wynosząca zaledwie 0,9 m. Lotki są stosunkowo niewielkie i wąskie, przez co zaoszczędzono na oporach szczelinowych. Hamulce umieszczone zostały tylko na dolnej powierzchni skrzydła. Mają one postać płyt o rozmiarach 36 × 15 cm, umieszczonych po trzy pod każdym skrzydłem. Końce skrzydeł wyposażone są w charakterystyczne „krople" o długości zaledwie 0,3 m.

Kadłub skorupowy odznacza się małym przekrojem poprzecznym i bardzo poprawnym kształtem. Limuzyna nie wystaje z obrysu kroplowego. Konstruktor zrezygnował nawet z kółka, stosując jedynie płozę oraz pomocnicze podwozie odrzucane.

Znamienną cechą tego szybowca jest znaczne ugięcie skrzydeł pod własnym ciężarem, gdy



szybowiec stoi na ziemi. Także w locie, pod wpływem podmuchów lub sił masowych, końce skrzydeł ulegają stosunkowo znacznym wahaniom.

Dane techniczne: Rozpiętość 18,0 m, długość 7,75 m, powierzchnia nośna 10,8 m², wydłużenie 30,0, ciężar własny 230 kG, ciężar w locie 325 kG, obciążenie powierzchni 30,2 kG/m².

Osiągi (teor.): Maksymalna doskonałość ok. 40 przy prędkości 80 km/h, minimalna prędkość opadania 0,64 m/sek. przy prędkości 73 km/h, prędkość opadania przy prędkości 120 km/h — 1,5 m/sek.

W trudnych warunkach pogodowych, jakie cechowały mistrzostwa świata w 1954 r. debiut szybowca „Spillo" zakończył się zupełnym niepowodzeniem, gdyż jedynym jego wyczynem był 9-godzinny lot żaglowy nad zboczem, nie punktowany w konkurencji.

Z.

SPADOCHRONIARSTWO

Colette Duval

BRAZYLIA: W Copacabana (Rio de Janeiro) dnia 23 maja br. znana francuska spadochroniarka Colette Duval ustanowiła nowy rekord w skoku na długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu, wynoszący 10 050 m. Wyskoczyła ona z samolotu Boeing B-17 z 11 200 m i otworzyła spadochron dopiero na wysokości 250 m. Wynik Colette Duval jest lepszy od dotychczasowego rekordu świata należącego do Aminat Sułtanowej — ZSRR (7 246 m.).

ARGENTYNA: Dokonano tam ubiegłego roku niezwykłego wyczynu w skokach ciągłych. Otóż w czasie jednego dnia, między godziną 7,26 a 18,34 liczący 18 lat skoczek spadochronowy Danieli, wykonał sto czterdzieści dwa skoki jeden po drugim, używając do tego celu dwóch samolotów typu „Piper". Jak relacjonują, skoki te były wykonywane z wysokości około 200 m, a wszystkie lądowania odbywały się w zasięgu tego samego lotniska. Stan fizyczny zawodnika po zakończeniu skoków był znakomity.

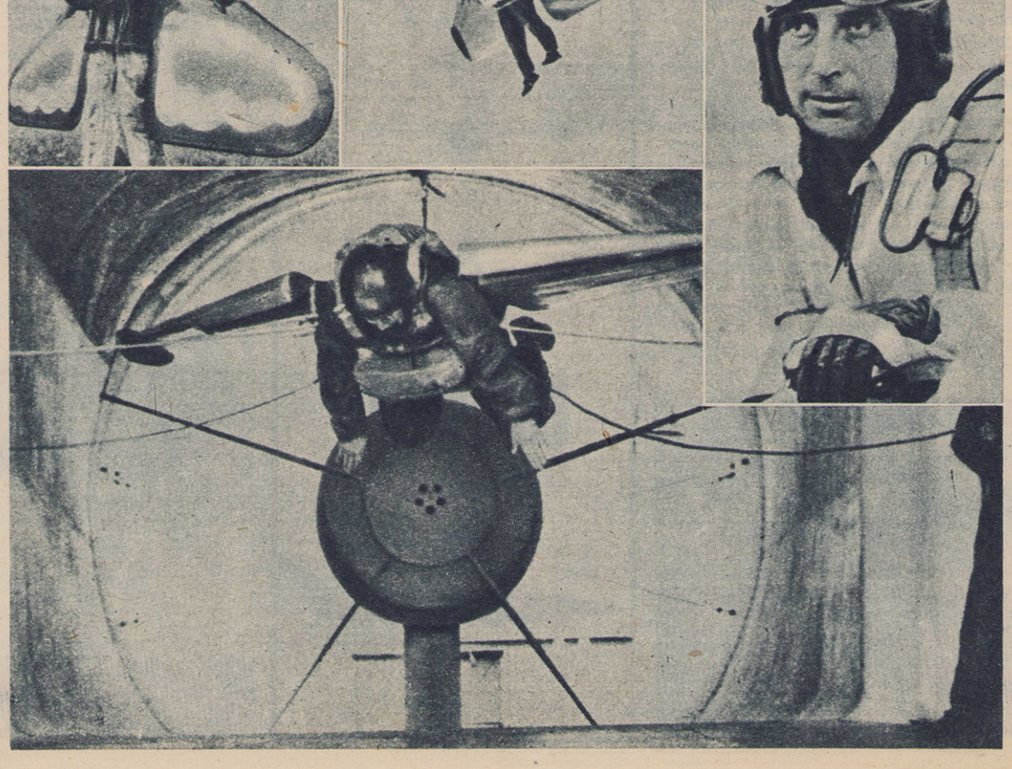
HISZPANIA: Spadochroniarstwo cieszy się tutaj dużą popularnością. Ożywioną działalność rozwija Mariano Gomez Munoz, przedstawiciel Hiszpanii w Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI. Spadochroniarze hiszpańscy biorą udział we wszystkich pokazach lotniczych. Między innymi uczestniczyli oni również w II Festiwalu Międzynarodowym zorganizowanym przez hiszpański Real Aero Club.

FRANCJA: Max Cros, Georges Bassaler i Daniel Camus wyruszyli dnia 6 lipca ub. r. z Grenoble w celu wykonania skoku nad miejscowością górską Dome du Gouter położoną na wysokości 4 400 m nad poziomem morza. Wyczyn ten przeprowadzono dla zdobycia doświadczeń w zachowywaniu się skoczków spadochronowych po lądowaniu na terenach wysokogórskich.

NOWA ZELANDIA: Sportowcy tego kraju pracując w ramach Aero Club Auckland przejawiają coraz większą aktywność. Szczególnie intensywnie przeprowadzają skoki na celność lądowania, uzyskując przy tym dość dobre wyniki. W najbliższym czasie otrzymają oni wyposażenie do skoków z dużych wysokości. Pierwsze skoki grupowe planują wykonać z wysokości około 6 500 m.

JUGOSŁAWIA: Najlepsi skoczkowie spadochronowi zostali ostatnio zgrupowani na obozie przygotowawczym przed Spadochronowymi Mistrzostwami Świata. Treningi podzielone są na trzy etapy i będą przeprowadzone w miejscowościach: Jahovini, potem w Novom Sadu i wreszcie we Vrsu. Na zakończenie treningu we Vrsu zostaną rozegrane konkurencje według regulaminu Spad. MŚ w Moskwie, po których wyłoniona będzie reprezentacja Jugosławii. Na obóz przygotowawczy powołano następujących skoczków: Ibrahimovski, Biberčic, Damjanovič, Belosevič, Martinovič, Skofič, Madarevic, Dobrinič i Vera Cibrich. W Novom Sadu dołączy się popularny skoczek jugosłowiański J. Lutovac.

WIELKA BRYTANIA: Znany Francuz Leo Valentin, zdobył sobie sławę jako człowiek-ptak, dokonując z samolotu skoków przy pomocy skrzydeł umocowanych do ramion. Valentin postanowił zademonstrować swój wyczyn w Anglii, lecz niestety, tym razem skrzydła zawiodły. W maju bieżącego roku w Liverpool dokonał on skoku z wysokości 2 500 m ponosząc śmierć.



Na zdjęciach — od lewej: Leo Valentin przed jednym ze skoków treningowych. — W locie. — W tunelu aerodynamicznym zakładów Breguet'a podczas badań nad dobraniem najkorzystniejszych kątów nastawienia skrzydeł.

POCZTA Skrzydlatej Lotnicza POLSKI

Sateloid – „prawie sztuczny księżyc"

OSWOILIŚMY się już z potężnym rozwojem techniki, który pozwala rakietom pomiarowym przekraczać pułap tysiąca kilometrów. W Międzynarodowym Roku Geofizycznym 1957/58, w ramach planowego wykorzystania rakiet dla celów badawczych, wystartują ich setki (dotychczas już zgłoszono 170) z różnych punktów kuli ziemskiej celem zbadania różnych zjawisk przyrodniczych w tamtych obszarach — m. in. pola magnetycznego na znacznych wysokościach, prądów elektrycznych w jonosferze, zjonizowanych cząstek powodujących występowanie zórz polarnych, intensywności promieniowania kosmicznego jak również rentgenowskiego i ultrafioletowego promieniowania Słońca.

Z drugiej strony wiemy, że w Roku Geofizycznym zostanie wystrzelony co najmniej kilkanaście niewielkich sztucznych księżyców. Natomiast ... dużego sztucznego satelitę, mieszczącego w swym wnętrzu załogę, przyjdzie nam jeszcze poczekać parę lat.

Ale astronauci są niecierpliwi. Postanowili przyspieszyć tę wielką chwilę, idąc na kompromis: Jeżeli nie może to być jeszcze „klasyczny" duży sztuczny księżyc — niech będzie chociaż jego namiastka!

Nowy pomysł polega na zbudowaniu sztucznego księżyca stosunkowo niedaleko powierzchni Ziemi, w górnych warstwach atmosfery. Na wysokości 120 km oczywiście sztuczny satelita nie mógłby się sam utrzymać i w krótkim czasie po spirali obniżyłby się na tyle, aby spłonąć na skutek tarcia o powietrze kilkanaście kilometrów nad Ziemią. Można mu jednak pomóc w utrzymaniu się przez zabudowanie na nim silnika rakietowego. Już w niedługim czasie przewidziane jest umieszczenie takiego pojazdu, nazwanego sateloidem, na wysokości 120 km ponad Ziemią. Taka orbita wydaje się najdogodniejsza. Dla utrzymania prędkości kołowej sateloidu wynoszącej na tej wysokości 7,6 km/sek, silnik jego będzie zużywał tylko 100 kG paliwa na godzinę. Czas jednego obiegu wokół Ziemi wyniesie okrągło 90 minut. Na niższych wysokościach zużycie paliwa byłoby niewspółmiernie wielkie. Aby okrążyć Ziemię dookoła sateloid lecący na wysokości 100 km musiałby zużyć 1 500 kG paliwa, zaś o 10 km niżej — aż 4 500 kG.

Pojazdy takie, posiadające kształt opływowy i zaopatrzone w niewielkie skośne płaty, służyć będą dla celów badawczych oraz przeszkolenia załóg pojazdów kosmicznych, zwłaszcza odnośnie poruszania się w atmosferze. Posłużą one bowiem do lotów rozpoznawczych w obrębie atmosfer planetarnych — startując z wielkich rakiet-baz.

Budowa sateloidu będzie stanowiła etap pośredni pomiędzy automatycznymi satelitami pomiarowymi a trwałym, zamieszkałym sztucznym księżycem.

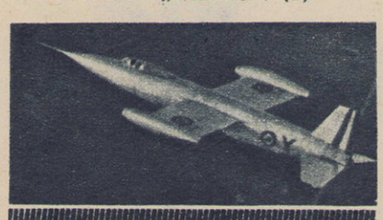
ANDRZEJ TREPKA

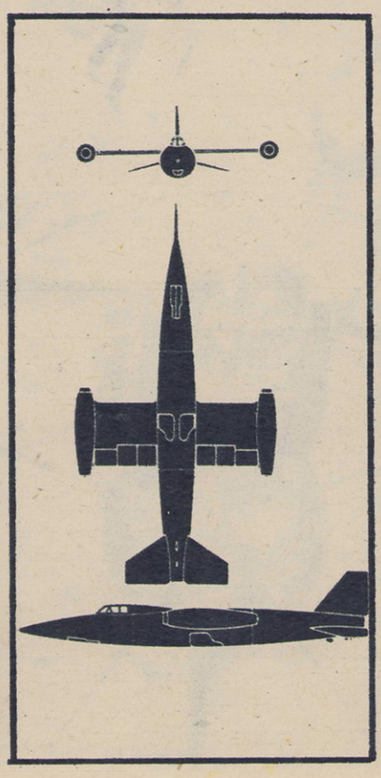
Kto wie, czy nie tak jak na poniższym zdjęciu wyekwipowany będzie członek załogi sateloida...

SO – 9000 „TRIDENT"

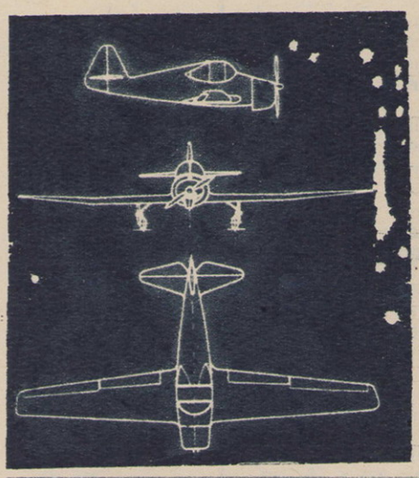
NASZ czytelnik **Stanisław Wolniak** z Chorzowa zainteresował się podanym w SP-6/1956 samolotem naddźwiękowym „Trident" i prosi o bliższe dane.

SO-9000, którego prototyp został oblatany 2.V.1953 r., jest jednomiejscowym samolotem doświadczalnym przeznaczonym do lotów naddźwiękowych. Napęd stanowią dwa silniki turboodrzutowe „Marboré II" (po 400 kG ciągu) umieszczone na końcach skrzydeł oraz 3 silniki rakietowe SEPR o ciągu 1 250 kG zabudowane w tylnej części kadłuba. Profil płata — laminarny o małej grubości. Prędkość max. (obliczeniowa) Ma — 1,6. Czas lotu — 4 ½ min. Wersja wojskowa tego samolotu nosi oznaczenie SO-9050 „Trident-II". (w)

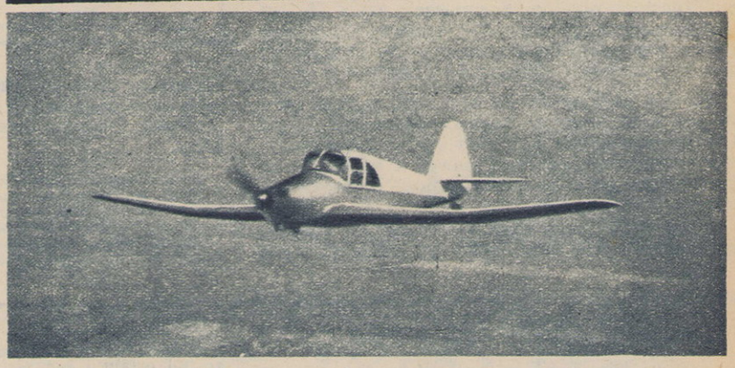




LM-5 „Aviastar" włoski samolot szkolno-turystyczny



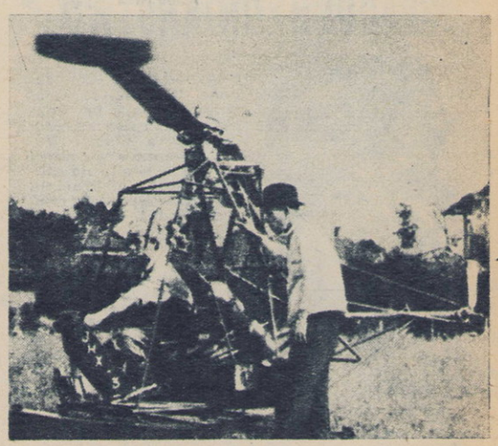
Rozpiętość — 11,17 m, powierzchnia nośna — 14,45 m², wydłużenie — 8,65, długość — 6,163 m, wysokość — 2,2 m, ciężar własny — 330 kG, ciężar w locie — 560 kG, obciążenie powierzchni — 38,7 kG/m², prędkość max. — 190 km/h, przelotowa — 170 km/h, zużycie paliwa — 11 kG/h, prędkość min. — 65 km/h, lądowania — 60 km/h, prędkość wznoszenia — 210 m/min, czas wznoszenia na 1 000 m — 7 min 30 sek, 2 000 m — 1 2min, 3 000 m — 21 min, 4 000 m — 31 min, pułap — 5 000 m, czas lotu max. — 5 h 30 min, wybieg przy starcie — 45 m. Silnik CNA — 4, 60 KM, 2 946 cm³, ciężar — 80 kG, 2 100 obr/min, zużycie paliwa — 9 l/100 km. (W)



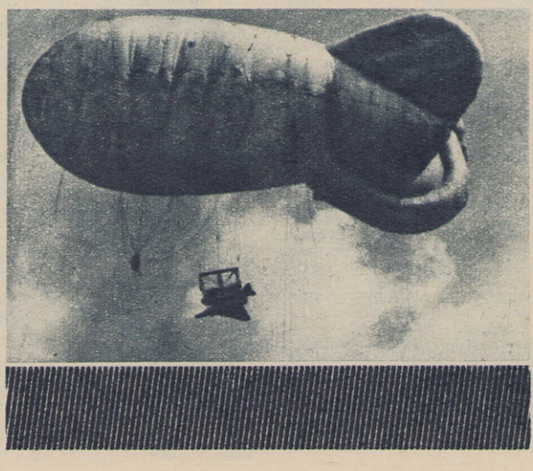
NOWY ŚMIGŁOWIEC JAPOŃSKI

W Japońskim Lotniczym Instytucie Naukowym (Jiyu Koku Kenkyusho) w Tokio skonstruowano trzeci z kolei śmigłowiec z napędem odrzutowym. Dwumiejscowy JHX-3, wykonujący obecnie loty próbne jest dalszą wersją śmigłowca o napędzie odrzutowym, który oblatany został w październiku 1955 r.

Na końcach dwułopatowego wirnika o średnicy 3,4 m umieszczono po jednym silniku odrzutowym. Konstrukcja z rur stalowych ma ciężar 160 kG. Wysokość śmigłowca — 2,25 m. Ciężar w locie — ok. 390 kG. Długotrwałość lotu — 30 minut. Na podstawie wyników uzyskanych ze śmigłowcem JHX-3, skonstruowany zostanie następnie duży śmigłowiec o napędzie odrzutowym. (P)



STARE – I NOWE



ZESTAWIENIE balonu i odrzutowca wydaje się dziś nieco dziwne. Ma ono jednak uzasadnienie w czasie pewnych prób prowadzonych w instytucjach naukowo-badawczych. Balon na uwięzi, który był szeroko stosowany w czasie ubiegłej wojny jako zapora powietrzna, obecnie dźwiga na wysokość modeł samolotu myśliwskiego, który następnie wykonuje swobodny spadek. Taka metoda transportu modelu na wysokość okazała się o wiele tańsza niż praktykowane uprzednio wywożenie modelu przez samolot.

Metodę transportu balonowego opracowali Anglicy dla potrzeb instytutu naukowego w Farnborough. (RW)

PODKLASA C-2-b (CIĘŻAR W LOCIE OD 600 DO 1 200 kG)

Odległość w linii prostej

H. E. Mistelle **(USA)** na wodnopłacie Cessna 170 z silnikiem Continental, dnia 12.6.1952 r. **1 523,620 km**

Wysokość

L. Davis **(USA)** na wodnopłacie Piper Super Cub z silnikiem Lycoming, dnia 18.10.1952 r. **8 006 m**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

H. E. Mistelle **(USA)** na wodnopłacie Cessna 170 z silnikiem Continental, dnia 25.8.1952 r. **175,550 km/h**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

H. E. Mistelle **(USA)** na wodnopłacie Cessna 170 z silnikiem Continental, dnia 25.8.1952 r. **164,594 km/h**

PODKLASA C-2-c (CIĘŻAR W LOCIE OD 1 200 DO 1 600 kG)

Wysokość

H. E. Mistelle **(USA)** na wodnopłacie Cessna 180 z silnikiem Continental, dnia 18.8.1954 r. **6 256 m**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

H. E. Mistelle **(USA)** na wodnopłacie Cessna 180 z silnikiem Continental, dnia 18.8.1954 r. **211,319 km/h**

KLASA C 3 — AMFIBIE

Odległość w linii prostej

Carina Negrone i Ada Marchelli (Włochy) na amfibii Piaggio P-136 z silnikami Lycoming, dnia 18.6.1954 r. **2 987,93 km**

Wysokość

Borys Sergiewski (USA) na amfibii Sikorski S-43 z silnikami Pratt and Whitney „Hornet", dnia 14.4.1936 r. **7 605 m**

Prędkość na bazie

A. P. de Siewierski (USA) na amfibii Siewierski z silnikami Wright „Cyclone", dnia 15.9. 1935 r. **370,814 km/h**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

L. R. Colquhonn (Wielka Brytania) na amfibii Vickers Supermarine Seagull I, z silnikiem Rolls-Royce „Griffon", dn. 22.7. 1950 r. **389,273 km/h**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

W. P. Sloan i B. L. Boatner (USA) na amfibii Grumman OA-9 z silnikami Pratt and Whitney, dnia 31.7.1939 r. **299,461 km/h**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

G. Burei i E. Rossaldi (Włochy) na amfibii Macchi C-94 z silnikami Wright „Cyclone", dnia 6.5.1937 r. **248,967 km/h**

KLASA C 3 — AMFIBIE

REKORDY Z OBCIĄŻENIEM UŻYTECZNYM
Obciążenie 1 000 kG

Wysokość

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 17.6.1940 r. **7 134 m**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 28.9.1940 r. **277,456 km/h**

Obciążenie 2 000 kG

Wysokość

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 19.6.1940 r. **6 284 m**

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 7.10.1940 r. **241,909 km/h**

Obciążenie 5 000 kG

Wysokość

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 19.6.1940 r. **5 219 m**

Max. udźwig użyteczny na wysokość 2 000 m

Iwan Suchomlin (ZSRR) na amfibii „CAGI 44 D" z silnikami M-87, dnia 19.6.1940 r. **5 000 kG**

KLASA D — SZYBOWCE
KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

DŁUGOTRWAŁOŚĆ LOTU

— Otto Lilienthal **(Niemcy)**, na szybowcu własnej konstrukcji, w Rhinower Berge, w 1891 r. **15 sek**

— W. Wright **(USA)** na szybowcu własnej konstrukcji, w Kitty Hawk, w 1902 r. **26 sek**

— O. Wright **(USA)** na szybowcu własnej konstrukcji, w Kitty Hawk, w styczniu 1903 r. **1 min 12 sek**

— O. Wright **(USA)**, na szybowcu własnej konstrukcji, w Kitty Hawk, w 1910 r. **11 min 00 sek**

— W. Klemperer **(Niemcy)**, na szybowcu „Blaue Maus", w Wasserkuppe, dnia 30.8.1921 r. **13 min 03 sek**

— A. Martens **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 5.9.1921 r. **15 min 03 sek**

— F. Harth **(Niemcy)**, na szybowcu „Harth-Messerschmitt", w Heidelstein, dnia 13.9.1921 r. **21 min 35 sek**

— A. Marten **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 18.8.1922 r. **1 h 06 min**

— F. Hentzen **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 19.8.1922 r. **2 h 10 min**

— F. Hentzen **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 24.8.1922 r. **3 h 06 min**

— Maneyrol **(Francja)**, na szybowcu „Peyret-Tandem" w Itford Hill, dnia 22.10.1922 r. **3 h 21 min**

— Thoret **(Francja)**, na szybowcu „Hanriot HD-14", w Biskra, dnia 3.1.1923 r. **7 h 03 min**

— Maneyrol **(Francja)**, na szybowcu „Payret-Tandem", w Vauville, dnia 23.1.1923 r. **8 h 05 min**

— Barbot **(Francja)**, na szybowcu „Devoitine", w Vauville, dnia 31.1.1923 r. **8 h 36 min**

— F. Schulz **(Niemcy)**, na szybowcu „FS-3", w Rossitten, dnia 18.5.1924 r. **8 h 42 min**

— Masseux **(Belgia)**, na szybowcu „Vivette", w Vauville, dnia 26.7.1925 r. **10 h 29 min**

— F. Schulz **(Niemcy)**, na szybowcu „Moritz", w Krim, dnia 2.10.1925 r. **12 h 06 min**

— F. Schulz **(Niemcy)**, na szybowcu „Westpreussen", w Rossitten, dnia 3.5.1927 r. **14 h 07 min**

— W. A. Cocke **(USA)**, na szybowcu „Nighthawk", w Honolulu, w dniach 17—18.12. 1931 r. **21 h 55 min**

— K. Schidt **(Niemcy)**, na szybowcu „Grunau Baby", w Korschenruh, dniach 3-4.8.1933 r. **36 h 35 min**

— Guy Marchand **(Francja)**, na szybowcu „Nord 2 000", w Romanin-les-Alpilles, w dniach 16—18.3.1949 r. **40 h 51 min**

— Charles Atger **(Francja)**, na szybowcu „Arsenal Air-100", w Romanin-les-Alpilles, w dniach 2—4.4.1952 r. **56 h 10 min**

Uwaga: W czasie wojny FAI nie rejestrowała rekordów lotniczych. Dla zachowania pełnego obrazu rozwoju rekordu długotrwałości lotu szybowcowego podajemy poniżej szczytowe wyniki uzyskane właśnie podczas wojny:

— E. Nessler **(Francja)**, na szybowcu „S-18 III", w Montaque Noira, w dniach 18—19.6. 1942 r. **38 h 25 min**

(cdn.)

SZANOWNA REDAKCJO!

JAKO, że mamy obecnie „rok śmigłowcowy", pozwalam sobie przesłać rewelacyjny artykuł z tygodnika „Panorama" Nr. 20 z br. z wnioskiem o przedrukowanie w całości „ku uciesze gawiedzi".

Przy okazji przesyłam życzenia:

— czytelnikom „Skrzydlatej" — dobrej zabawy,

— cieniom szlachetnego Don Juana de la Cierva — wiecznego spoczynku po dłuższym okresie przewracania się w grobie,

— bezimiennemu (przezornie) autorowi artykułu — aby kiedyś przeleciał się samolotem, „do którego kadłuba przymocowano parę skrzydeł", a następnie poprosił swego małego synka o wyjaśnienie, co to jest śmigłowiec,

— redakcji sympatycznej „Panoramy" — aby więcej podobnych bredni nie drukowała, a natomiast zamieszczała jak najczęściej rzetelne informacje z dziedziny lotnictwa. To ostatnie życzenie dotyczy zresztą wszystkich naszych tygodników ilustrowanych, jak „Przekrój", „Świat", „Dookoła Świata" itd., gdzie (w przeciwieństwie do podobnych wydawnictw zagranicznych) mamy stanowczo za mało ciekawej tematyki lotniczej.

Serdeczne pozdrowienia

Inż. ANDRZEJ TRZCIŃSKI

LATAJĄCE MOSTY

Kilka dziesiątków lat minęło od czasu, kiedy nad Madrytem ukazał się dziwny wehikuł powietrzny konstrukcji hrabiego de la Cierva. Maszyna ta nazwana przez konstruktora helikopterem wyglądała jak samolot posiadający zamiast skrzydeł wielki horyzontalnie obracający się wiatrak, który unosił aparat w górę, zaś śmigło umieszczone na przodzie kadłuba nadawało mu kierunek poziomy.

Minęło blisko ćwierć wieku. Przez ten czas niemałą ewolucję przeszło autożyro de la Ciervy i dziś nowoczesne śrubowce można podzielić na trzy zasadnicze grupy.

Do pierwszej zaliczamy wszystkie typy śrubowców, których wiatraki obracają się w płaszczyźnie bliskiej poziomu utrzymując maszynę w powietrzu i nadając jej równocześnie żądany kierunek. (Rys. 1).

W drugiej grupie mieszczą się skomplikowane aparaty, ruch pionowy nadają tym maszynom olbrzymie śmigła poziome, a kierunek lotu — śmigła obracające się pionowo, odrzutowe motory lub kombinacja tych dwóch typów. Te helikoptery używane są do celów transportowych, gdyż szybkość ich nie przekracza szybkości obecnych samolotów transportowych. (Rys. 2).

Trzecia grupa to tzw. konwertoplany. (Rys. 3). Na pierwszy rzut oka konwertoplan wygląda jak samolot, do którego kadłuba przymocowano parę skrzydeł. W pobliżu końca skrzydeł działają wielkiego rozmiaru wysokościowe wieloramienne śmigła. Śmigła te nadają aparatowi ruch ku górze przy starcie i przy pozostawaniu w powietrzu, kiedy kadłub znajduje się w położeniu pionowym. Gdy natomiast kadłub znajduje się w położeniu poziomym, zaczynają działać propellery nadają maszynie ruch ku przodowi, tak, że po osiągnięciu żądanej wysokości śrubowiec zachowuje się jak samolot. Lotnik i pasażerowie siedzą w specjalnych fotelach, które zależnie od położenia maszyny zmieniają swoje nachylenie, podobnie, jak się to dzieje z gondolami „diabelskich kół" w „wesołych miasteczkach".

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 3326/C B-7-26063

NUMER PODPISANO DO DRUKU 12 CZERWCA 1956 R.

(Przedruk i wykorzystanie tekstów oraz oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora)

SAMOLOT BARTEL M-5a

27 lipca 1928 roku odbył się pierwszy lot nowego samolotu konstrukcji inż. Ryszarda Bartla. Dwumiejscowy dwupłatowiec BM-5 budowany był jako samolot przejściowy między płatowcem szkolnym, a innymi typami samolotów. Oprócz tego mógł on być użyty jako samolot treningowy lub łącznikowy, względnie do nauki akrobacji.

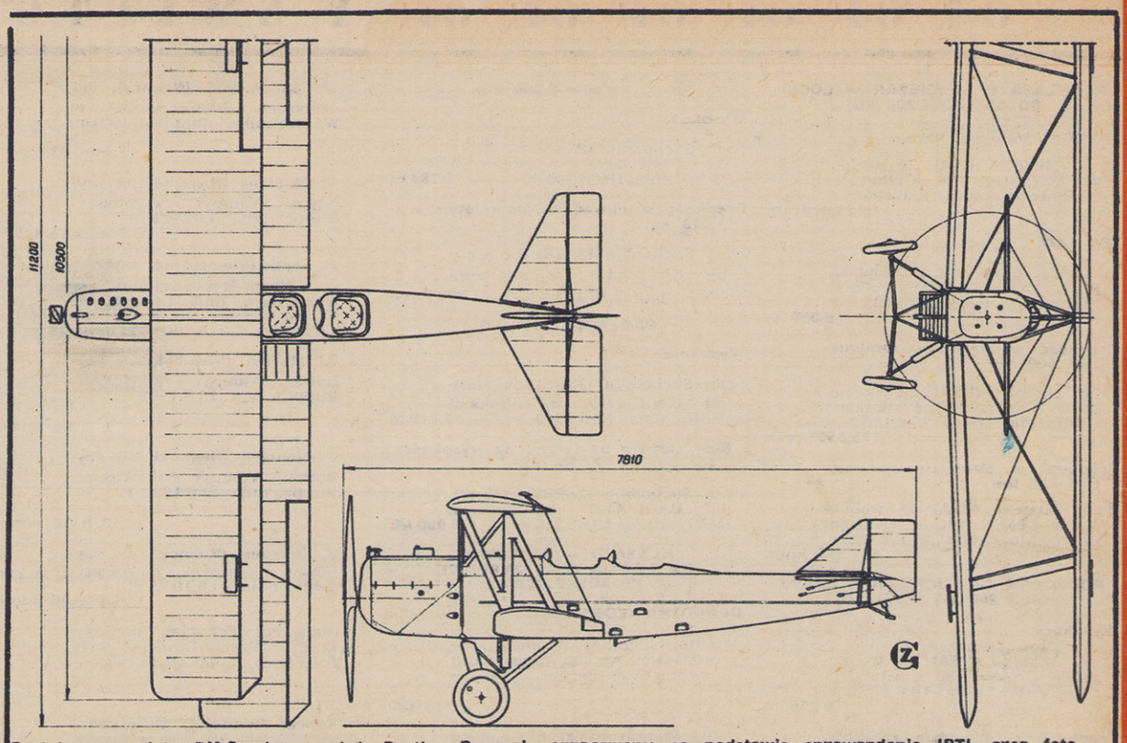
Samolot BM-5 był dalszym rozwinięciem poprzednich konstrukcji, nie odbiegając od nich w zasadzie.

Prace konstrukcyjne i warsztatowe trwały przy samolocie BM-5 tylko 4 i pół miesiąca. Prototyp samolotu przedstawiony na rysunku był wyposażony w sześciocylindrowy silnik chłodzony wodą, Austro-Daimler o mocy 200 KM.

Dane techniczne samolotu BM-5: rozpiętość płata górnego — 10,5 m, rozpiętość płata dolnego — 11,2 m, głębokość płatów 1,5 m, powierzchnia nośna — 31,0 m², powierzchnia usterzenia poziomego — 3,152 m², powierzchnia usterzenie pionowego — 1,678 m², długość całkowita — 7,81 m, wysokość — 3,18 m, ciężar własny (z silnikiem Austro-Daimler) — 917 kG, ciężar w locie (z silnikiem Austro-Daimler) — 1 250 kG, prędkość maksymalna — 161,5 km/h, prędkość lądowania — 70 km/h. (Dane wg sprawozdania IBTL z 1930 r.).

Konstruktor przewidywał możliwość zastosowania do samolotu wszystkich typów silników o mocy 200—300 KM.

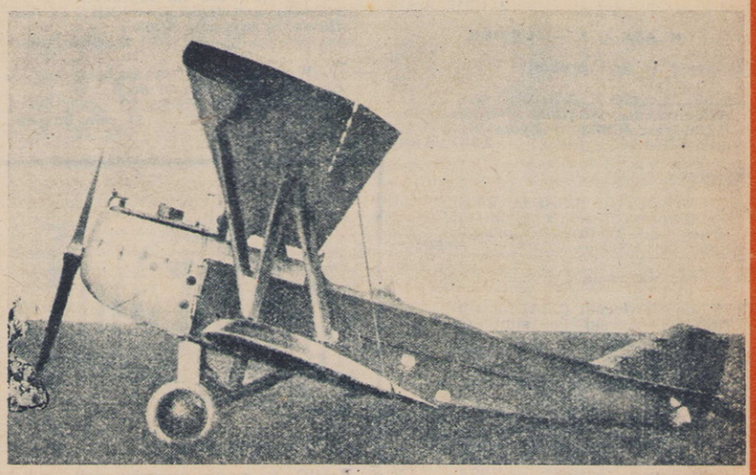
Dalsze wersje samolotu BM-5 z innymi silnikami będą omówione osobno w ramach naszego cyklu.



Prototyp samolotu BM-5a konstr. inż. Bartla. Rysunek opracowany na podstawie sprawozdania IBTL oraz fotografii przez Z. Gryglickiego.

Wskazówki dla modelarzy: samolot za wyjątkiem blach osłon silnika był pomalowany na kolor oliwkowo-zielony. Blachy osłony silnika — w kolorze naturalnym — aluminium. Śmigło czarne. Stopnie wejściowe z boku kadłuba, amortyzatory podwozia oraz owiewka płozy ogonowej — z blachy aluminiowej w kolorze naturalnym. Przyrządy pokładowe — tylko w przedniej kabinie.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

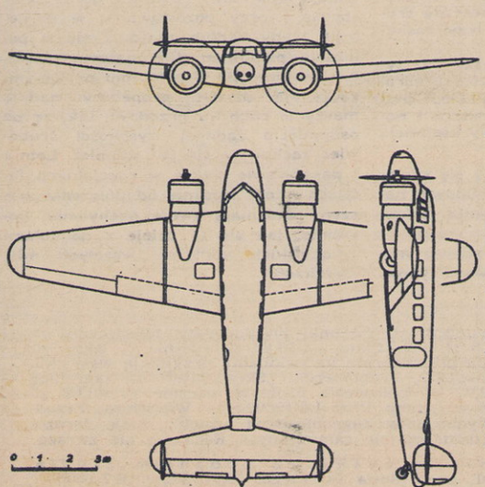


Bartel M-5a na lotnisku fabrycznym.

SAMOLOTY PLL „LOT" · 6 ·

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

LOCKHEED „ELECTRA 10 A"



Dolnopłat dwusilnikowy, wolnonośny konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło trójdzielne konstrukcji skorupowej. Klapy na krawędzi spływu.

Kadłub skorupowy mieścił w kabinie dwóch pilotów i dziesięciu pasażerów. Bagażnik na 400 kG bagażu.

Usterzenie wolnonośne całkowicie metalowe. Podwójne stateczniki pionowe i stery kierunku.

Podwozie wciągane w gondole silników. Amortyzatory olejowo powietrzne. Napęd wciągania podwozia i uruchamiania klap skrzydłowych elektryczny.

Dwa silniki gwiazdowe Pratt—Whitney „Wasp-Junior" o mocy 400 KM każdy, zabudowane przed krawędzią natarcia płata i okryte osłonami NACA.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	16,76 m
Długość	—	11,76 m
Powierzchnia nośna	—	42,5 m²
Ciężar własny	—	2 868 kG
Ciężar w locie	—	4 580 kG
Prędkość max. (na wys. 1 500 m)	—	340 km/h
Prędkość przelot. (na wys. 1 500 m)	—	300 km/h
Zasięg	—	1 100 km
Pułap	—	7 000 m